Deutscher Bundestag **Drucksache 18/6898**

18. Wahlperiode 26.11.2015

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Bericht der Bundesregierung über ÖPP-Projekte im Betrieb

1. Anlass

Der Deutsche Bundestag hat am 25. April 2013 auf Empfehlung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 17. April 2013 (Bundestagsdrucksache 17/13155) den Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und FDP „Öffentlich-Private Partnerschaften – Potentiale richtig nutzen, mittelstandfreundlich gestalten und Transparenz erhöhen“ vom 12. März 2013 (Bundestagsdrucksache 17/12696) angenommen. Dort wird die Bundesregierung unter Ziffer II 5 aufgefordert, im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel

„zur Erhöhung der allgemeinen Akzeptanz von ÖPP-Strategien und -Leitlinien zu entwickeln, die so weit wie möglich mit den Ländern abzustimmen sind und unter Beachtung der rechtlichen Rahmenbedingungen sowie der berechtigten Interessen aller Beteiligten eine frühzeitige Information und Beteiligung der Öffentlichkeit bei ÖPP-Projekten, weitreichende Transparenz in der Betriebsphase durch regelmäßige Berichte an den Deutschen Bundestag sowie die grundsätzliche Vertragsoffenlegung nach Vertragsunterzeichnung gewährleisten.“

Mit dieser Unterrichtung kommt die Bundesregierung erstmals der Aufforderung nach regelmäßigen Berichten über ÖPP-Projekte im Betrieb nach.

2. Übersicht zu Öffentlich-Privaten Partnerschaften (ÖPP) in Deutschland

Für die investive Beschaffungsvariante „ÖPP“, für die keine allgemeingültige Definition existiert, haben sich in der Verwaltungspraxis in Deutschland folgende Anforderungen etabliert:

- Lebenszyklusansatz (Planung, Bau, Finanzierung und Betrieb/Erhaltung – je aus privater Hand)
- Risikoallokation (Grundprinzip: Jeder Partner übernimmt das Risiko, das er am besten beherrscht)
- Leistungsorientierte Vergütungsmechanismen
- Outputspezifikation (Ausschreibung gibt funktionale Anforderungen vor, konkrete Ausgestaltung obliegt dem Bieter).

ÖPP sind eine auf vertraglicher Basis langfristig angelegte Zusammenarbeit zwischen öffentlicher Hand und privaten Auftragnehmern für Beschaffungsvorhaben der öffentlichen Hand, insbesondere im investiven Bereich. Dabei wird das jeweilige Projekt in einem ganzheitlichen Ansatz über den gesamten Lebenszyklus betrachtet. Dieser Lebenszyklus kann aus den Phasen Planung, Bau, Betrieb/Erhaltung, Finanzierung und ggf. Verwertung bestehen.

ÖPP bedeutet nicht „Bauen ohne Geld“ und ist auch kein Instrument zur Umgehung der Schuldenbremse. Für die Beschaffungsvariante ÖPP ist – wie für jede andere Variante der finanzwirksamen öffentlichen Bedarfsdeckung auch – stets der Grundsatz der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens über seinen Lebenszyklus zu beachten (§ 7 BHO). Ob ÖPP eine geeignete Beschaffungsvariante sein kann, ist in jedem Einzelfall zu prüfen. Für alle in Frage kommenden alternativen Beschaffungsvarianten sind angemessene Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen

---

Zugeleitet mit Schreiben des Bundesministeriums der Finanzen vom 25. November 2015 gemäß Beschluss vom 25. April 2013 (Bundestagsdrucksache17/12696).

durchzuführen. Vor Vertragsschluss ist durch angemessene Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zu prüfen, welche Variante für die öffentliche Hand am wirtschaftlichsten ist[1]. Sollte sich bei einer solchen prognostischen Untersuchung die ÖPP-Variante als die voraussichtlich wirtschaftlichere Beschaffungsvariante erweisen, wäre sie zu wählen. Die dazu in Deutschland geschaffenen Verfahrensweisen für die Berücksichtigung, die Ausschreibung und das Management von ÖPP gelten beispielsweise für die OECD als Beispiel für gute Praxis[2] und tragen insoweit zu einer insgesamt wirtschaftlichen Beschaffung bei.

ÖPP können in geeigneten Fällen erhebliche Potenziale zur Realisierung von Effizienzvorteilen bieten, die bei einer konventionellen Beschaffung ggf. nicht erzielt werden könnten. Denn die Vertragspartner haben von Beginn an den gesamten Lebenszyklus einer Beschaffung und damit die Folgekosten im Blick und schließen darüber einen Vertrag. Dieses schafft den Anreiz, eine über den gesamten Lebenszyklus des Projekts optimierte Beschaffungslösung zu finden, was sich in Kostenvorteilen gegenüber einer konventionellen Beschaffung niederschlagen kann. In vielen Fällen können ÖPP daher bei einem Vergleich mit konventionellen Projektrealisierungen die wirtschaftlichere Variante sein, um eine Beschaffung durchzuführen.

ÖPP sind mittlerweile auch in Deutschland eine etablierte Beschaffungsvariante zur Bereitstellung öffentlicher Infrastruktur. Insgesamt wurden im Zeitraum 2002 bis 31. August 2015 8,6 Milliarden Euro im Rahmen von ÖPP-Projekten im Hoch- und Tiefbau investiert (Quelle: Partnerschaften Deutschland. ÖPP Deutschland AG: Öffentlich-Private Partnerschaften in Deutschland 2015, www.partnerschaften-deutschland.de/oepp-markt).

Zurzeit befinden sich nach Erkenntnissen der ÖPP Deutschland AG rund 100 ÖPP-Projekte in der Ausschreibung, Vorbereitung oder Prüfung. Entsprechend werden die Wachstumserwartungen für den deutschen ÖPP-Markt als gut eingeschätzt.

3. ÖPP-Projekte des Bundes im Betrieb

Für die vom Deutschen Bundestag angeforderte Berichterstattung über ÖPP im Betrieb wurde vom Bundesministerium der Finanzen (BMF) ein Evaluierungs-Fragebogen für ÖPP-Projekte des Bundes, die sich zum Stichtag 1. Januar 2015 in der Betriebsphase befinden, entwickelt.

Im Evaluierungs-Fragebogen wurden die verantwortlichen Ressorts zuerst nach einer kurzen Projektbeschreibung und nach Kerndaten, wie Zeitpunkt des Vertragsabschlusses, Laufzeit des Vertrages, Beginn und Ende der Betriebsphase und Projektkosten gefragt. Anschließend wurden 16 einzelne Fragen gestellt.

- In einem ersten Schritt werden deskriptive Informationen dazu erfragt, inwieweit wichtige Projekterwartungen tatsächlich erfüllt wurden. Dabei stellt er auf die in der öffentlichen Diskussion befindlichen Zieldimensionen ab (u. a. Termintreue, Kostentreue, Erreichen der geforderten Qualitäten).
- Ein weiterer Bereich von Fragen soll ein Urteil ermöglichen, ob es zu Abweichungen von den ursprünglichen Planungen kam und ggf., wie diese zu bewerten sind. Damit soll dem Gesichtspunkt Rechnung getragen werden, dass Anpassungen bei Bauvorhaben und erst recht bei langfristigen Projekten wie ÖPP oftmals erforderlich sein werden.
- Ein weiterer Komplex von Fragen soll ein Urteil ermöglichen, ob sich die vertraglichen Regelungen für Anpassungen bewährt haben. Im nächsten Schritt werden Informationen zur Erfolgskontrolle und Ex-Post-Einschätzung der Wirtschaftlichkeit erhoben.
- Abschließend wird versucht, ein umfassendes Bild der Projektzufriedenheit zu zeichnen auf Seite der Projektbeteiligten, der Nutzer und der Öffentlichkeit. Schließlich besteht die Möglichkeit, Lehren aus dem Projekt zu formulieren.

[1] VV BHO Nr. 2.1. zu § 7 BHO, Zum Vorgehen bei der Erstellung von Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen vgl. den im Auftrag der Finanzministerkonferenz erstellten Leitfaden „Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen bei PPP-Projekten vom 20.06.2006

[2] So OECD Budget Review Germany 2014 in OECD Journal on Budgeting, Volume 2014/2 Ziffer 5.2. Public-Private Partnerships in Germany

Fragebogen ÖPP-Projekte Bund

(Stichtag: 1. Januar 2015 für den Eintritt in die Betriebsphase)

Bitte fügen Sie eine kurze Projektbeschreibung bei:

Zeitpunkt des Vertragsabschlusses:
Laufzeit des Vertrages:
In der Betriebsphase seit:
Ende der Betriebsphase:
Gesamtprojektkosten:
davon Investitionskosten:
Jahresvergütung 2015:
davon, falls bekannt für Betrieb

Bitte zu den einzelnen Fragen ggf. kurze Erläuterungen anführen

1. Ist das ÖPP-Projekt wie geplant in den Betrieb gegangen?
   (bitte beschreiben Sie ggfs. die Abweichungen)
2. Haben sich Abweichungen während der Bauphase ergeben (insbesondere für Projektkosten, Projektgröße/-umfang, Bauqualität)?
3. Haben sich bisher in der Betriebsphase Abweichungen ergeben (insbesondere für Betriebskosten, Umfang und Qualität des Facility Managements)?
4. Falls sich Abweichungen in der Betriebsphase ergeben haben, sind sie zurückzuführen
   – auf auftragsgeberseitige Bedarfsänderungen?
   – auf einvernehmliche Vertragsanpassungen seit Vertragsabschluss?
   – auf mangelhafte/nicht vertragskonforme Leistungserbringung in der Betriebsphase?
   – auf Terminverschiebungen?
   – auf Betriebsstörungen?
   – auf Gründe außerhalb des Vertragswerkes, wie z. B. gesetzliche Änderungen?
   – andere Gründe (bitte erläutern)
5. Gibt es eine systematische Erfolgskontrolle in der Betriebsphase gem. VV Nr. 2.2 zu § 7 BHO (Zielerreichungskontrolle, Wirkungskontrolle, Wirtschaftlichkeitskontrolle)
6. Wenn nein, ist eine solche systematische Erfolgskontrolle geplant?
7. Wie stellt sich nach Ihrer Einschätzung die tatsächliche Entwicklung des ÖPP-Projektes im Vergleich zu den Annahmen zum Zeitpunkt der abschließenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (WU) dar?
   – Hätte die tatsächliche Entwicklung die Annahmen und Ergebnisse der abschließenden WU verändert?
   – Hätte die tatsächliche Entwicklung auch die Annahmen des PSC (public sector comparator: Kosten der Eigenerstellung) verändert?
8. Stellen sich im Lichte dieser Betrachtungen die Risiken jetzt anders dar als zum Zeitpunkt der abschließenden WU?
   – welche Risiken wurden in der WU berücksichtigt?
   – sind berücksichtigte Risiken bisher aufgetreten?
   – sind unerwartete Risiken bisher aufgetreten?
   – würden Sie heute die Risikoverteilung zwischen öffentlichem und privatem Partner anders gestalten?
9. Hat es Abweichungen von den in der abschließenden WU angenommenen Service-/Betriebs-/Qualitäten gegeben?
10. Wie beurteilen Sie die Flexibilität der vertraglichen Gestaltung im Hinblick auf die langfristige Bindung?

11. Wurden Instrumente/Regelungen im Vertragswerk berücksichtigt zu
    - Vertragsanpassungen (z.B. bei Vertragsstörungen, Leistungsänderungen, Modifikationen, Indexbindung)?
    - Schlichtung von Meinungsverschiedenheiten?
    - Qualitätssicherung im Betrieb?
      Sonstige Flexibilisierungen?
12. Haben diese vertraglichen Regelungen
    - bisher zu vertretbaren Ergebnissen geführt?
    - bereits Anwendung gefunden?
13. Liegen Ihnen konkrete Informationen zur Zufriedenheit vor in Bezug auf
    - Nutzer?
    - Öffentlichkeit?
    - Projektbeteiligte?
14. Wenn nein, wie schätzen Sie die Zufriedenheit ein in Bezug auf
    - Nutzer?
    - Öffentlichkeit?
    - Projektbeteiligte?
15. Was würden Sie beim nächsten Mal anders machen?
16. Sonstige Besonderheiten, Hinweise oder Anmerkungen

Zu den relevanten ÖPP-Projekten des Bundes, die unmittelbar aus Mitteln des Bundeshaushaltes finanziert werden, zählen (vgl. Übersicht zum Bundeshaushaltsplan 2015, Teil X) ÖPP-Projekte im Tiefbau, Hochbau und sonstige ÖPP-Projekte. Darüber hinaus wird im Bereich des Bundes das ÖPP-Projekt „Neubau BMBF“ von der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA) organisiert und finanziert. Die von den jeweiligen Ressorts und der BImA beantworteten Evaluierungs-Fragebögen zu den einzelnen Projekten befinden sich im Anhang.

In der Gesamtschau aller Projekte überwiegt folgendes Bild:

Der Bund hat mit den bisherigen ÖPP-Projekten im Betrieb überwiegend gute Erfahrungen gemacht und die Projekterwartungen werden erfüllt. Die ÖPP-Projekte des Bundes zeichnen sich durch eine hohe Termin- und Kostentreue aus. Die bauliche Qualität befindet sich auf einem hohen Niveau. Die bei ÖPP erwarteten Wirtschaftlichkeitsvorteile haben sich weitgehend bestätigt. Auch die Flexibilität der vertraglichen Gestaltung im Hinblick auf die langfristige Bindung wurde positiv beurteilt. Instrumente und Regelungen zu Schlichtung von Meinungsverschiedenheiten und Qualitätssicherung im Betrieb werden im Vertragswerk berücksichtigt. Es finden regelmäßige Erfolgskontrollen statt und die Risikoverteilung wird als zweckmäßig und zufriedenstellend beurteilt. Sofern eine projektbezogene Zufriedenheitseinschätzung vorliegt, sind Auftraggeber und Nutzer mit Qualität und Quantität der Leistungserbringung durch den privaten Partner sehr zufrieden.

a. ÖPP-Projekte im Tiefbau

Der Schwerpunkt der ÖPP-Projekte auf Bundesebene liegt im Tiefbau und hier im Bereich der Bundesfernstraßen. Zum Stichtag 1. Januar 2015 befinden sich sechs ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich im Betrieb, für die das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) als zuständiges Ressort die im Anhang befindlichen Evaluierungsfragebögen beantwortet hat:

1. ÖPP-Staffel

1. A 8, Augsburg – West-München – Allach (siehe Fragebogen ÖPP-Projekt A 8 Augsburg – München (Bayern); Anhang 1
2. A 4, Herleshausen (Landesgrenze Hessen/Thüringen) – Gotha (siehe Fragebogen ÖPP-Projekt A 4 Umfahrung der Hörselberge (Thüringen)); Anhang 2
3. A 1, AK Bremen – AD Buchholz (siehe Fragebogen ÖPP-Projekt A 1 Bremen – Hamburg (Niedersachsen); Anhang 3
4. A 5, Offenburg – Malsch (siehe Fragebogen ÖPP-Projekt A 5 Malsch – Offenburg (Baden-Württemberg)); Anhang 4

2. ÖPP-Staffel

5. A 8, Ulm – Augsburg (siehe Fragebogen ÖPP-Projekt A 8 Ulm – Augsburg (Bayern)); Anhang 5
6. A 9, AS Lederhose – Landesgrenze Thüringen/Bayern (siehe Fragebogen ÖPP-Projekt A 9 Lederhose – Landesgrenze Thüringen/Bayern (Thüringen)); Anhang 6

Das ÖPP-Projekt A 7, AD Hamburg/Nordwest – AD Bordesholm wurde nicht in die Evaluierung einbezogen, da zwar seit dem 1. September 2014 der Projektvertrag läuft, zum Stichtag (1. Januar 2015) der Betrieb aber noch nicht auf den Auftragnehmer übergegangen war.

Die Auswertung der Evaluierungsfragebögen ergab folgendes Bild (zu Projektdetails siehe Fragebögen im Anhang):

Bei allen betrachteten ÖPP-Projekten im Bereich des Bundesfernstraßenbaus fand die Verkehrsfreigabe noch vor dem vertraglich vereinbarten Fertigstellungstermin statt.

Die Termintreue ist hoch zu bewerten. Geringfügige, organisatorisch begründete Abweichungen in der Betriebsphase ergaben sich bei fünf Projekten: Bei drei Projekten (A 4, A 8 Ulm-Augsburg, A 9) wurde eine vom Konzessions- bzw. Vertragsbeginn abweichende Terminierung des Betriebsbeginns gewählt, um den Konzessions- bzw. Auftragnehmern eine sachgerechte Organisation des Betriebsdienstes zu ermöglichen. Bei einem Projekt, der A 1, ist die Betriebsstrecke aus betriebstechnischen Gründen kürzer als die Ausbau- und Erhaltungsstrecke. Bei einem Projekt, der A 5, wurde der Betriebsdienst einen Monat nach Konzessionsbeginn durchgeführt. Bei allen sechs Projekten erfolgte die Umsetzung des Betriebsdienstes bislang vertragskonform.

Auf die Frage nach einer systematischen Erfolgskontrolle in der Betriebsphase gem. VV Nr. 2.2 zu § 7 BHO (Zielerreichungskontrolle, Wirkungskontrolle, Wirtschaftlichkeitskontrolle) weist BMVI für alle sechs relevanten ÖPP-Projekte darauf hin, dass der Zuschlag für ein ÖPP-Projekt im Bundesfernstraßenbereich nach § 7 Abs. 2 BHO jeweils erst nach erwiesener Wirtschaftlichkeit auf der Basis der abschließenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchung erfolgte. Mit Vertragsbeginn wird für die ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich ein „systematisches Prüfverfahren“ als „Vertragsmanagement“ eingeführt. Das BMVI hat mit Unterstützung der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH (VIFG) im Februar 2013 dafür eine Arbeitsanleitung „Vertragsmanagement ÖPP-Projekte für die Durchführung des Vertragsmanagements, mit Berichterstattung“ bekanntgegeben.

In Bezug auf die tatsächliche Entwicklung des ÖPP-Projektes haben sich nach Einschätzung des BMVI die bei ÖPP erwarteten Wirtschaftlichkeitsvorteile bislang im Bundesfernstraßenbereich weitgehend bestätigt.

Hinsichtlich der Flexibilität der vertraglichen Gestaltung im Hinblick auf die langfristige Bindung wurden für alle sechs relevanten ÖPP-Projekte die bisher abgeschlossenen projektspezifischen Konzessions- bzw. Projektverträge für ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich weitgehend positiv beurteilt. Für künftige ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich werden die jeweils abzuschließenden Verträge auf Grund der gewonnenen Erfahrungen und der jeweiligen Projektspezifika kontinuierlich weiterentwickelt.

Im Hinblick auf die im Vertragswerk berücksichtigten Instrumente/Regelungen zu Schlichtung von Meinungsverschiedenheiten, Qualitätssicherung im Betrieb sowie sonstige Flexibilisierungen beabsichtigt BMVI eine systematische Darstellung projektvertraglicher Regelungen für ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich (kurz „Mustervertrag für ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich“) auf seiner Internet-Seite zu veröffentlichen. Daraus soll u. a. ersichtlich werden, dass Regelungen zu Vertragsstörungen, zu Leistungsänderungen, zur Indexierung und zu Schlichtungsverfahren sowie auch Regelungen zur Hebung von Qualitätsanreizen in den Projektverträgen für ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich enthalten sind.

Auf die Fragen zu konkreten Informationen zur Zufriedenheit bzw. Einschätzung der Zufriedenheit der Nutzer, Öffentlichkeit und Projektbeteiligten wurden staffelbezogene generelle Einschätzungen gegeben. Auf die beantworteten Evaluierungsfragebögen zu den zum Stichtag im Betrieb befindlichen ÖPP-Projekten im Bundesfernstraßenbereich im Anhang wird verwiesen.

Aufgrund der aus den in den Betrieb gegangenen Projekten gewonnenen Erfahrungen erfolgt eine kontinuierliche Weiterentwicklung der Konzessions- bzw. Projektverträge für ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich. Hervorzuheben ist in diesem Zusammenhang insbesondere, dass der Vergütungsmechanismus für die Betreiber von einer verkehrsmengenabhängigen Vergütung hin zu einer verfügbarkeitsbasierten Vergütung weiterentwickelt und deutlich vereinfacht wurde.

b. ÖPP-Projekte des Bundes im Hochbau

Zum Stichtag 1. Januar 2015 befinden sich zwei ÖPP-Projekte des Bundes – Fürst-Wrede Kaserne und Neubau des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF) – im Betrieb, für die das Bundesministerium der Verteidigung (BMVg) und die BImA die im Anhang befindlichen Evaluierungsfragebögen beantwortet haben.

Beide ÖPP-Projekte werden positiv bewertet. So sei das BMBF mit dem Verlauf und dem Ergebnis der Bauphase sehr zufrieden. Die partnerschaftliche Zusammenarbeit zwischen den Vertragspartnern und Nutzern wird besonders hervorgehoben. Bei dem Projekt Fürst-Wrede-Kaserne handelt es sich um das bisher einzige realisierte ÖPP-Hochbauprojekt im Geschäftsbereich des BMVg. Der private Partner hat innerhalb der vorgegebenen Zeit von rund 20 Monaten die Kaserne umfänglich modernisiert. Zu den Aufgaben des privaten Partners zählt neben der Planung, dem Bau, der Sanierung und der Finanzierung insbesondere der Betrieb der Liegenschaft. Er hat die in der outputorientierten Aufgaben- und Leistungsbeschreibung definierten Ergebnisse und Anforderungen im Liegenschaftsbetrieb bislang in vollem Umfang erbracht.

Die Projektdetails finden sich für die Fürst-Wrede Kaserne im Evaluierungsfragebogen in Anhang 7 und für den Neubau des BMBF im Evaluierungsfragebogen in Anhang 8. In Bezug auf die beiden ÖPP-Projekte hat sich hinsichtlich der Fragen nach einer plangerechten Inbetriebnahme, Abweichungen während der Bau-/Betriebsphase, systematischer Erfolgskontrolle, Risikoverteilung zwischen öffentlichem und privatem Partner sowie der Zufriedenheit der Beteiligten folgendes Bild ergeben:

Die **Fürst-Wrede Kaserne** ist wie geplant in Betrieb gegangen. Die Kaserne wurde im Zeitrahmen umfänglich modernisiert. Die Anforderungen im Liegenschaftsbetrieb werden bislang im vollen Umfang erbracht. Es wird jährlich ein Bericht zur begleitenden Erfolgskontrolle gefertigt. In der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung berücksichtigte Risiken sind bislang im geringen Umfang aufgetreten, unberücksichtigte Risiken nicht. Die Risikoverteilung zwischen öffentlichem und privatem Partner würde auch zum heutigen Zeitpunkt nicht anders gestaltet werden. Nutzerzufriedenheitsbefragungen sind vertraglich geregelt. Die während der bisherigen Vertragslaufzeit erfolgten Befragungen sowie der regelmäßig stattfindende Informationsaustausch mit den Nutzern vor Ort bestätigen, dass die Nutzer in der Kaserne mit der Quantität und Qualität der Leistungserbringung durch den privaten Partner insgesamt sehr zufrieden sind.

Der **Neubau des BMBF** wurde termingerecht fertiggestellt. Während der Bauphase gab es Vertragsabweichungen z. B. aufgrund im Umfang nicht erwarteter Altlasten auf dem Grundstück. Die Einhaltung des Vertrages wird permanent von der BImA überwacht. Geplant ist darüber hinaus – nach Vorliegen geeigneter Kennzahlen der Liegenschaft und vergleichbarer Projekte – eine Benchmark-Untersuchung vorzunehmen. Die in der abschließenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchung berücksichtigten Risiken Baugrundrisiko und Gesetzesänderungsrisiko sind bislang aufgetreten, unerwartete Risiken nicht. Die Risikoverteilung zwischen öffentlichem und privatem Partner würde auch zum heutigen Zeitpunkt nicht anders gestaltet werden. Die partnerschaftliche Zusammenarbeit aller am Projekt fachlich Beteiligten bildet den Rahmen für die erfolgreiche Umsetzung. Nach nur rund 2 ½ jähriger Bauzeit konnte der Neubau bereits im August 2014 an die BImA als Eigentümerin übergeben und im Oktober 2014 durch das BMBF bezogen werden. Im Ergebnis handelt es sich nach Einschätzung der BImA um ein sehr gelungenes Referenzprojekt für die ÖPP-Umsetzung eines anspruchsvollen Bürogebäudes.

c. Sonstige ÖPP-Projekte des Bundes im Betrieb

Auch für die sonstigen ÖPP-Projekte des Bundes im Betrieb zum Stichtag 1. Januar 2015 befinden sich die vom BMVg beantworteten Evaluierungsfragebögen mit den Projektdetails im Anhang – LH Bundeswehr Bekleidungsgesellschaft (Anhang 9), Simulatorenausbildung NH 90 (Anhang 10) sowie das IT Projekt HERKULES (Anhang 11).

Für diese ÖPP-Projekte hat sich hinsichtlich der Fragen nach einer plangerechten Inbetriebnahme, Abweichungen während der Bau-/Betriebsphase, systematischer Erfolgskontrolle, Risikoverteilung zwischen öffentlichem und privatem Partner sowie der Zufriedenheit der Beteiligten folgendes Bild ergeben:

Die **LH Bundeswehr Bekleidungsgesellschaft** (LHBw) ist wie geplant in Betrieb gegangen. Durch die Aussetzung der Wehrpflicht ergab sich eine auftraggeberseitige Anpassung des Bedarfs. Die seit 2014 bestehenden wirtschaftlichen Schwierigkeiten des LHBw-Konzern resultieren aus einem defizitären Drittgeschäft der Tochtergesellschaft sowie der Enkelgesellschaften der LHBw. Dieses defizitäre Drittgeschäft hat sich als unerwartetes Risiko erwiesen. BMVg hat zur Sicherstellung der Versorgung der Soldatinnen und Soldaten mit Beklei-

dung und persönlicher Ausrüstung und zur Abwendung einer Insolvenz mit Vertrag vom 23. Juli 2015 die Anteile der privaten Gesellschafter am LHBw-Konzern übernommen. Zuvor hatte der Haushaltsauschuss in seiner Sitzung vom 1. Juli 2015 der Vorlage des BMF (HHA-Drs. 18/2146) hierzu zugestimmt. Zurzeit werden Verhandlungen über den Verkauf des Drittgeschäftes geführt. Es ist jedoch davon auszugehen, dass sich dessen Vollzug nicht mehr in 2015 durchführen lässt. Das für die Bundeswehr relevante Kerngeschäft wird zunächst als Inhousegesellschaft fortgeführt. Parallel zur Konsolidierung des Kerngeschäfts werden die Erfahrungen aus der ÖPP ausgewertet. Gegenwärtig wird ein Strategiekonzept für alle „Komplexen Dienstleistungen" der Bundeswehr erstellt.

Auch das ÖPP-Projekt **Simulatorenausbildung NH 90** ist wie geplant in Betrieb gegangen. Es haben sich keine Abweichungen in der Bau- oder Betriebsphase ergeben. Mit der Meldung der bereitgestellten Simulatorenstunden wird eine monatliche Zielerreichungskontrolle durchgeführt. Sowohl in der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung berücksichtigte Risiken wie auch unberücksichtigte Risiken sind bislang nicht aufgetreten. Dementsprechend würde die Risikoverteilung zwischen öffentlichem und privatem Partner auch zum heutigen Zeitpunkt nicht anders gestaltet werden. Das Projekt läuft zur allgemeinen Zufriedenheit, die Zufriedenheit der Nutzer wird regelmäßig abgefragt.

Beim **IT-Projekt HERKULES** wurde der bestehende IST-Betrieb der Bundeswehr durch die BWI IT GmbH vertragsgemäß übernommen. Bedingt durch die lange Laufzeit des Hauptvertrages HERKULES in Verbindung mit den kurzen Innovationszyklen in der Informationstechnik ergeben und ergaben sich Anpassungsnotwendigkeiten. Der Hauptvertrag HERKULES sieht hierfür Regelungen vor, die es ermöglichen, flexibel auf sich ändernde Bedingungen zu reagieren, ohne den rechtlichen Rahmen zu verlassen oder die wirtschaftliche Grundlage zu gefährden.

Maßstab für die ordnungsgemäße Leistungserfüllung der Gesellschaften des BWI Leistungsverbundes sind die vertraglich vereinbarten Service Level. Abweichungen hinsichtlich der Erreichung der Service Level bestehen im Wesentlichen nicht und werden bei Service Level-Verstößen über ein mit Vertragsstrafen bewehrtes Pönale-System sanktioniert.

Das BMVg berichtet im Rahmen einer begleitenden Erfolgskontrolle an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages. Weiterhin fand eine Überprüfung der Zielerreichung und Wirtschaftlichkeit im IT-Projekt HERKULES durch den Bundesrechnungshof im Zeitraum September 2009 bis Februar 2010 statt.

Die eingetretenen im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung identifizierten Risiken wie die zusätzlich identifizierten Risiken betreffen vorrangig Einzelleistungen der vertraglich vereinbarten Leistungen, welche nur geringe Auswirkungen auf den Hauptvertrag HERKULES haben. Aufgrund dieser bisherigen Erfahrungen erscheint die in 2006 vertraglich vereinbarte Risikoverteilung zwischen Bundeswehr und privatem Partner zweckmäßig.

Das BMVg führt seit 2009 jährlich eine „Evaluierung über die Zufriedenheit der Endnutzer der Leistungen der BWI Informationstechnik GmbH" durch. Anknüpfend an die überwiegend positiven Bewertungen der Vorjahre ist für 2014 eine weitere Verbesserung der Nutzerzufriedenheit festzustellen.

4. Transparenz und Akzeptanz von ÖPP

Transparenz und Akzeptanz sind Gesichtspunkte, denen bei ÖPP weiterhin hohe Aufmerksamkeit gewidmet werden muss. Mit dem vorliegendem Bericht erstattet die Bundesregierung erstmalig systematisch Bericht über ÖPP-Projekte des Bundes im Betrieb. Der Bericht zeigt, dass bei den bisherigen ÖPP-Projekten des Bundes die guten Erfahrungen überwiegen. Der vorliegende Bericht soll einen Beitrag zur Erhöhung der Transparenz von ÖPP liefern und fundierte Informationen bereitstellen.

So fordert der Deutsche Bundestag die Bundesregierung im o. g. Entschließungsantrag auch auf, zur Erhöhung der allgemeinen Akzeptanz von ÖPP Strategien und Leitlinien zu entwickeln, diese so weit wie möglich mit den Ländern abzustimmen und unter Beachtung der rechtlichen Rahmenbedingungen sowie der berechtigten Interessen aller Beteiligten eine frühzeitige Information und Beteiligung der Öffentlichkeit zu gewährleisten.

Um der wachsenden Forderung nach mehr Transparenz in Bezug auf die komplexe Beschaffungsvariante ÖPP zu entsprechen, hat das Bundesministerium der Finanzen bereits in den Jahren 2011 und 2012 eine Untersuchung in Auftrag gegeben. Im Rahmen der Grundlagenarbeit „Transparenz bei ÖPP-Projekten" wird ein Überblick über die existierenden oder wahrgenommenen Informationsdefizite im Rahmen von ÖPP-Prozessen gegeben (siehe http://www.partnerschaften-deutschland.de/grundlagenarbeit/wissenstransfer/transparenz-bei-oepp-projekten/). Die Informations- und Kommunikationsanforderungen wurden dabei mit besonderem Blick

auf die Phasen des ÖPP-Projektes und die beteiligten Akteure untersucht. Zugleich wurde eine Matrix entwickelt, die Identifikation und Zumessung von Relevanz und Bedeutung einzelner Kommunikationsmaßnahmen zuließ. Erste, beispielhafte Handlungsoptionen und deren Auswirkungen auf die Zufriedenheit aller Beteiligten wurden aufgezeigt.

Das Ergebnis der Arbeit ließ ein deutliches Stimmungsbild erkennen: Für die Akteure ist die Steigerung der Zufriedenheit bei der Umsetzung von ÖPP-Projekten wesentlich von der Schaffung einer echten Vertrauensbasis zwischen den Beteiligten abhängig. Es geht allen Beteiligten weniger um die Masse veröffentlichter Informationen, sondern von Bedeutung sind ein leichter Zugang zu Informationen, die Klarheit, Übersichtlichkeit und Relevanz von Informationen sowie deren Verlässlichkeit und vor allem Verständlichkeit.

Um dem o. g. Entschließungsantrag zu entsprechen und zu einem abgestimmten Vorgehen zwischen Bund und Ländern in Bezug auf Transparenzanforderungen bei ÖPP-Projekten zu kommen, hat BMF die am Thema „Transparenz“ interessierten Teilnehmer des Bund-Länder ÖPP-Netzwerkes zur Bildung einer Arbeitsgruppe „Transparenz“ eingeladen. Die erste Sitzung der Arbeitsgruppe „Transparenz“ fand am 19. März 2015 statt. Ziel dieser Bund-Länder Arbeitsgruppe ist ein gemeinsames Statement zu Strategien und Leitlinien zu Transparenz bei ÖPP-Prozessen. Dazu wurden zunächst folgende Themenbereiche identifiziert: 1. Informationsaustausch zu Erkenntnissen und Untersuchungen zum Thema „Transparenz“ und „Bürgerbeteiligung“, 2. Aufzeigen rechtlicher Rahmenbedingungen in Bund und Ländern und die Beachtung schutzwürdiger Interessen, insbesondere der Möglichkeiten zur grundsätzlichen Vertragsoffenlegung nach Vertragsunterzeichnung, 3. Auswertung erfolgreicher Verfahrensweisen (Best-Practice-Ansätze), 4. Ableitung von abgestimmten und praktikablen Handlungsoptionen. Die Arbeitsgruppe „Transparenz“ wird fortgeführt.

Anhang Evaluierungsfragebögen

1. Fragebogen zur A 8, Augsburg – West-München – Allach
   (siehe Fragebogen ÖPP-Projekt A 8 Augsburg – München (Bayern))
2. Fragebogen zur A 4, Herleshausen (Landesgrenze Hessen/Thüringen) – Gotha
   (siehe Fragebogen ÖPP-Projekt A 4 Umfahrung der Hörselberge (Thüringen))
3. Fragebogen zur A 1, AK Bremen – AD Buchholz
   (siehe Fragebogen ÖPP-Projekt A 1 Bremen – Hamburg (Niedersachsen))
4. Fragebogen zur A 5, Offenburg – Malsch
   (siehe Fragebogen ÖPP-Projekt A 5 Malsch – Offenburg (Baden-Württemberg))
5. Fragebogen zur A 8, Ulm – Augsburg
   (siehe Fragebogen ÖPP-Projekt A 8 Ulm – Augsburg (Bayern))
6. Fragebogen zur A 9, AS Lederhose – Landesgrenze Thüringen/Bayern
   (siehe Fragebogen ÖPP-Projekt A 9 Lederhose – Landesgrenze Thüringen/Bayern (Thüringen))
7. Fragebogen zur Fürst-Wrede Kaserne München
8. Fragebogen zum Neubau des BMBF
9. Fragebogen zur LH Bundeswehr Bekleidungsgesellschaft (LHBw)
10. Fragebogen zur Simulatorenausbildung NH90
11. Fragebogen zum IT-Projekt Herkules

Anhang 1

Fragebogen ÖPP-Projekte Bund (Stichtag: 1. Januar 2015 für den Eintritt in die Betriebsphase)

Bitte fügen Sie eine kurze Projektbeschreibung bei:

ÖPP-Projekt A 8 Augsburg – München (Bayern)

Die A 8 ist eine Hauptverkehrsachse und Teil des transeuropäischen Verkehrsnetzes. Die vierstreifige, über 60 Jahre alte Strecke war dem Verkehr nicht mehr gewachsen. Der bauliche Zustand und das hohe Verkehrsaufkommen von bis zu 100.000 Kfz/Tag trugen in der Vergangenheit oft zu Unfällen und Stau bei. Der sechsstreifige Ausbau wurde im Rahmen des bundesweit ersten ÖPP-Projekts im Bundesfernstraßenbereich realisiert und im Dezember 2010 abgeschlossen. Die rd. 52 km lange Konzessionsstrecke ist vom Konzessionsnehmer auf rd. 37 km sechsstreifig ausgebaut worden; die gesamte Konzessionsstrecke ist von ihm 30 Jahre zu betreiben, zu erhalten und (anteilig) zu finanzieren.

Zeitpunkt des Vertragsabschlusses:	*Konzessionsbeginn am 01.05.2007*
Laufzeit des Vertrages:	*30 Jahre*
In der Betriebsphase seit:	*Betriebsbeginn am 01.05.2007, Fertigstellung des Ausbaus am 09.12.2010*
Ende der Betriebsphase:	*30.04.2037*
Gesamtprojektkosten:	*Gebundene Haushaltsmittel: 843.060 T€*
davon Investitionskosten:	*Baukosten für ÖPP-Projekte werden im Bundeshaushalt nicht gesondert aufgeführt*
Jahresvergütung 2015:	*für 2015: noch nicht bekannt* *verausgabt bis 2013: 147.981 T€* *bewilligt für 2014: 24.158 T€*
davon, falls bekannt für Betrieb:	*Betriebskosten für ÖPP-Projekte werden im Bundeshaushalt nicht gesondert aufgeführt*

Bitte zu den einzelnen Fragen ggf. kurze Erläuterungen anführen

1. Ist das ÖPP-Projekt wie geplant in den Betrieb gegangen? (bitte beschreiben Sie ggfs. die Abweichungen)

   Ja.

2. Haben sich Abweichungen während der Bauphase ergeben (insbesondere für Projekt-Kosten, Projekt-Größe/-Umfang, Bauqualität)?

Die vertraglich angesetzte Bauzeit betrug rd. 3,5 Jahre. Die Ausbaustrecke über rd. 37 km konnte noch vor dem vertraglichen Fertigstellungstermin (31.12.2010) am 09.12.2010 feierlich dem Verkehr übergeben werden. Die Bauqualität war hoch. Ein gesonderter Nachweis über die Baukosten ist angesichts der Vergütungsstruktur nicht zu erbringen.

3. Haben sich bisher in der Betriebsphase Abweichungen ergeben (insbesondere für Betriebs-Kosten, Umfang und Qualität des Facility Managements)?

Wie vertraglich vorgesehen wird der Betriebsdienst seit dem 01.05.2007 durch den Konzessionsnehmer auf der rd. 52 km langen Betriebsstrecke durchgeführt. Die Umsetzung des Betriebsdienstes erfolgt bislang vertragskonform. Ein gesonderter Nachweis über die Betriebsdienstkosten ist angesichts der Vergütungsstruktur nicht zu erbringen.

4. Falls sich Abweichungen in der Betriebsphase ergeben haben, sind sie zurückzuführen
   - auf auftragsgeberseitige Bedarfsänderungen?
   - auf einvernehmliche Vertragsanpassungen seit Vertragsabschluss?
   - auf mangelhafte/nicht vertragskonforme Leistungserbringung in der Betriebsphase?
   - auf Terminverschiebungen?
   - auf Betriebsstörungen?
   - auf Gründe außerhalb des Vertragswerkes, wie z.B. gesetzliche Änderungen?
   - andere Gründe bitte erläutern

Siehe Antwort zu Frage 3.

5. Gibt es eine systematische Erfolgskontrolle in der Betriebsphase gem. VV Nr. 2.2 zu § 7 BHO (Zielerreichungskontrolle, Wirkungskontrolle, Wirtschaftlichkeitskontrolle)?

Der Zuschlag für ein ÖPP-Projekt im Bundesfernstraßenbereich setzt nach § 7 Abs. 2 BHO jeweils die Wirtschaftlichkeit der ÖPP-Vergabe gemäß der abschließenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchung voraus. Mit Vertragsbeginn wird für die ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich ein „systematisches Prüfverfahren" als „Vertragsmanagement" eingeführt. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat mit Unterstützung der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH im Februar 2013 dafür eine Arbeitsanleitung „Vertragsmanagement ÖPP-Projekte für die Durchführung des Vertragsmanagements, mit Berichterstattung" bekanntgegeben.

6. Wenn nein, ist eine solche systematische Erfolgskontrolle geplant?

Siehe Antwort zu Frage 5.

7. Wie stellt sich nach Ihrer Einschätzung die tatsächliche Entwicklung des ÖPP-Projektes im Vergleich zu den Annahmen zum Zeitpunkt der abschließenden WU dar?

- Hätte die tatsächliche Entwicklung die Annahmen und Ergebnisse der abschließenden WU verändert?
- Hätte die tatsächliche Entwicklung auch die Annahmen des PSC verändert?

Derartige Erhebungen führt das BMVI für ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich nicht systematisch durch. Gleichwohl ist zu konstatieren, dass sich die bei ÖPP erwarteten Wirtschaftlichkeitsvorteile bislang im Bundesfernstraßenbereich weitgehend bestätigt haben. Im Übrigen behandelt das BMVI die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen für ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich vertraulich, denn das Bekanntwerden der detaillierten Informationen wäre geeignet, fiskalische Interessen des Bundes im Wirtschaftsverkehr zu beeinträchtigen. Das Wettbewerbsgeheimnis für künftige ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich darf nicht gefährdet werden.

8. Stellen sich im Lichte dieser Betrachtungen die Risiken jetzt anders dar als zum Zeitpunkt der abschließenden WU?
   - welche Risiken wurden in der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung berücksichtigt?
   - sind berücksichtigte Risiken bisher aufgetreten?
   - sind unerwartete Risiken bisher aufgetreten?
   - würden Sie heute die Risikoverteilung zwischen öffentlichem und privatem Partner anders gestalten?

   Siehe Antwort zu Frage 7.

9. Hat es Abweichungen von den in der abschließenden WU angenommenen Service-/Betriebs-/Qualitäten gegeben?

   Siehe Antwort zu Frage 7.

10. Wie beurteilen Sie die Flexibilität der vertraglichen Gestaltung im Hinblick auf die langfristige Bindung?

Das BMVI beurteilt die bisher abgeschlossenen projektspezifischen Konzessions- bzw. Projektverträge für ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich weitgehend positiv. Für künftige ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich werden die jeweils abzuschließenden Verträge auf Grund der gewonnenen Erfahrungen und der jeweiligen Projektspezifika kontinuierlich weiterentwickelt.

11. Wurden Instrumente/Regelungen im Vertragswerk berücksichtigt zu
    - Vertragsanpassungen (z.B. bei Vertragsstörungen, Leistungsänderungen, Modifikationen, Indexbindung)?
    - Schlichtung von Meinungsverschiedenheiten?

- Qualitätssicherung im Betrieb?

- Sonstige Flexibilisierungen?

Das BMVI wird in Kürze einen „Mustervertrag für ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich“ auf seiner Internet-Seite veröffentlichen. Aus diesem Mustervertrag wird u.a. ersichtlich werden, dass beispielsweise Regelungen zu Vertragsstörungen, zu Leistungsänderungen, zur Indexierung und zu Schlichtungsverfahren sowie auch Regelungen zur Hebung von Qualitätsanreizen in den bisher abgeschlossenen Konzessions- bzw. Projektverträgen für ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich enthalten sind.

12. Haben diese vertraglichen Regelungen

- bisher zu vertretbaren Ergebnissen geführt?

- bereits Anwendung gefunden?

Siehe Antwort zu Frage 10.

13. Liegen Ihnen konkrete Informationen zur Zufriedenheit vor in Bezug auf

- Nutzer?

- Öffentlichkeit?

- Projektbeteiligte?

14. Wenn nein, wie schätzen Sie die Zufriedenheit ein in Bezug auf

- Nutzer?

- Öffentlichkeit?

- Projektbeteiligte?

Die Fragen 13 und 14 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Von einer projektbezogenen Zufriedenheitseinschätzung wird abgesehen.

Generell gilt: Das BMVI und die Straßenbauverwaltungen der Länder haben durch die vier laufenden A-Modell-Pilotprojekte (sog. 1. ÖPP-Staffel) erste belastbare ÖPP-Erfahrungen gewonnen, die zur Weiterverfolgung von Betreibermodellen im Bundesfernstraßenbereich ermutigen. Alle vier A-Modell-Pilotprojekte wurden jeweils vor dem vertraglich vereinbarten Fertigstellungstermin für den Verkehr freigegeben. Insgesamt handelt es sich um rund 230 km Konzessionsstrecke auf Autobahnen, davon wurden rund 176 km sechsstreifig ausgebaut.

Mit der Auswahl von neun weiteren ÖPP-Projekten, die insgesamt rund 540 km Vertragsstrecke umfassen, wurde dieser Weg konsequent weiter beschritten (sog. 2.ÖPP-Staffel). Der Fokus liegt auch hierbei auf vom zunehmenden (Lkw-)Verkehr hochbelasteten Autobahnmagistralen mit (gem. Bedarfsplan) vordringlichem Ausbau- und/ oder Erhaltungsbedarf. Von den neun Projekten der 2. Staffel wurden die ÖPP-Projekte auf der A 9 AS Lederhose – Landesgrenze Thüringen/Bayern und A 8 Ulm – Augsburg bereits fertiggestellt und sind unter Verkehr. Ein ÖPP-Projekte befindet sich derzeit in Bau, nämlich

die A 7 Bordesholm – Hamburg (Schleswig-Holstein/Hamburg), für drei weitere Projekte der 2. Staffel laufen die ÖPP-Vergababeverfahren (A 94 Forstinning – Marktl (Bayern), A 7 Salzgitter – Göttingen (Niedersachsen), A 6 Weinsberg – Wiesloch/Rauenberg (Baden-Württemberg)). Weitere ÖPP-Vergabestarts sind für 2015 vorgesehen.

Ende April 2015 hat das BMVI in Abstimmung mit dem Bundesministerium der Finanzen eine „Neue Generation" ÖPP im Bundesfernstraßenbereich auf den Weg gebracht. Die „Neue Generation" ÖPP umfasst 11 Projekte mit insgesamt rund 670 km Bundesfernstraßen (Autobahnen und Bundesstraßen) und einem Bauvolumen von insgesamt rund 7,5 Mrd. Euro; hinzu kommen weitere rund 7,5 Mrd. Euro für die weiteren Leistungsbestandteile von ÖPP-Projekten, (anteilige) Finanzierung, Betrieb und Erhaltung. Am 29.05.2015 wurde bereits das ÖPP-Vergabeverfahren für das 1. Projekt der „Neuen Generation" ÖPP (A 10/A 24 Neuruppin – Pankow (Brandenburg)) gestartet.

Die Motivation des BMVI, ÖPP im Bundesfernstraßenbereich voranzutreiben, beruht insbesondere auf folgenden Gründen:

- *Notwendige Straßenbaumaßnahmen schneller und effizienter umsetzen,*
- *Stau und durch Stau verursachte volkswirtschaftliche Nachteile minimieren,*
- *Schaffung eines Rahmens für Anlagemöglichkeiten für privates Kapital.*

Die Kritik des Bundesrechnungshofes (BRH) an ÖPP im Bundesfernstraßenbereich teilt das BMVI nicht. Das BMVI hat gegenüber dem Rechnungsprüfungsausschuss des Deutschen Bundestages (RPA) eine ausführliche Stellungnahme zu dem Bericht des BRH vom 04.06.2014 nach § 88 Abs. 2 BHO über Öffentlich Private Partnerschaften (ÖPP) als Beschaffungsvariante im Bundesfernstraßenbau abgegeben. Die parlamentarischen Beratungen sind jedoch noch nicht abgeschlossen, da der RPA vom BMVI einen weiteren Bericht unter Beteiligung des BRH bis 31.12.2015 erbeten hat, in dem die Gemeinsamkeiten und Unterschiede in der Bewertung, aber auch Empfehlungen für eine Weiterentwicklung der ÖPP-Modelle als Beschaffungsvariante herausgearbeitet werden sollen. Deshalb wird das BMVI zur Kritik des BRH hier derzeit nicht detailliert Stellung nehmen.

15. Was würden Sie beim nächsten Mal anders machen?

Die Frage kann nicht projektspezifisch beantwortet werden. Auf Grund der gewonnenen Erfahrungen erfolgt eine kontinuierliche Weiterentwicklung der Konzessions- bzw. Projektverträge für ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich. Insbesondere der Vergütungsmechanismus wurde von einer verkehrsmengenabhängigen Vergütung hin zu einer verfügbarkeitsbasierten Vergütung weiterentwickelt und deutlich vereinfacht.

16. Sonstige Besonderheiten, Hinweise oder Anmerkungen

Keine Angabe.

Anhang 2

Fragebogen ÖPP-Projekte Bund
(Stichtag: 1. Januar 2015 für den Eintritt in die Betriebsphase)

Bitte fügen Sie eine kurze Projektbeschreibung bei:

ÖPP-Projekt A 4 Umfahrung der Hörselberge (Thüringen)

Die A 4 Eisenach-Görlitz ist Teil des „Verkehrsprojekts Deutsche Einheit Nr. 15“. Durch die EU-Osterweiterung stieg der Transport- und Schwerlastverkehr auf der A 4 kontinuierlich an, was gerade auf dem Teilstück von der Landesgrenze Hessen/Thüringen bis Gotha zu massiven Staus und Behinderungen führte, die es zu beheben galt. Kern des ÖPP-Projekts war der Bau der rd. 22,5 km langen Umfahrung der Hörselberge, der seit September 2010 abgeschlossen ist. Neben den Bauleistungen übernimmt der Konzessionsnehmer über die 30jährige Laufzeit auch Erhaltungs-, Betriebsdienst- und (anteilige) Finanzierungsleistungen.

Zeitpunkt des Vertragsabschlusses:	*Konzessionsbeginn am 16.10.2007*
Laufzeit des Vertrages:	*30 Jahre*
In der Betriebsphase seit:	*Betriebsbeginn am 01.05.2008, unter Verkehr (Gesamtfertigstellung Aus- und Neubau) seit 07.09.2010*
Ende der Betriebsphase:	*15.10.2037*
Gesamtprojektkosten:	*Gebundene Haushaltsmittel: 672.452 T€*
davon Investitionskosten:	*Baukosten für ÖPP-Projekte werden im Bundeshaushalt nicht gesondert aufgeführt*
Jahresvergütung 2015:	*für 2015: noch nicht bekannt* *verausgabt bis 2013: 109.867 T€* *bewilligt 2014: 18.448 T€*
davon, falls bekannt für Betrieb:	*Betriebskosten für ÖPP-Projekte werden im Bundeshaushalt nicht gesondert aufgeführt*

Bitte zu den einzelnen Fragen ggf. kurze Erläuterungen anführen

1. Ist das ÖPP-Projekt wie geplant in den Betrieb gegangen?

   Ja.

2. Haben sich Abweichungen während der Bauphase ergeben (insbesondere für Projekt-Kosten, Projekt-Größe/-Umfang, Bauqualität)?

   Die vertraglich angesetzte Bauzeit betrug ca. 3,5 Jahre. Die Gesamtneu- bzw. ausbaustrecke über rd. 24,5 km konnte noch vor dem vertraglichen Fertigstellungstermin (31.12.2010) am 07.09.2010 feierlich dem Verkehr übergeben werden. Die rd. 22,5 km lange Neubaustrecke konnte bereits im Januar 2010 weitgehend unter Verkehr genommen werden (davon 8 km im

4+0 Verkehr). Die Bauqualität kann insgesamt mit gut bewertet werden. Ein gesonderter Nachweis über die Baukosten ist angesichts der Vergütungsstruktur nicht zu erbringen.

3. Haben sich bisher in der Betriebsphase Abweichungen ergeben (insbesondere für Betriebs-Kosten, Umfang und Qualität des Facility Managements)?

   Wie vertraglich vorgesehen, wird der Betriebsdienst seit dem 01.05.2008 durch den Konzessionsnehmer auf der rd. 44 km langen Konzessionsstrecke (davon rd. 24,5 km sechsstreifiger Aus-/Neubau, siehe Antwort auf Frage 2) durchgeführt. Dabei wurde eine vom Konzessionsbeginn abweichende Terminierung des Betriebsbeginns gewählt, um dem Konzessionsnehmer eine sachgerechte Organisation des Betriebsdienstes zu ermöglichen. Die Umsetzung des Betriebsdienstes erfolgt bislang vertragskonform. Ein gesonderter Nachweis über die Betriebsdienstkosten ist angesichts der Vergütungsstruktur nicht zu erbringen.

4. Falls sich Abweichungen in der Betriebsphase ergeben haben, sind sie zurückzuführen

   - auf auftragsgeberseitige Bedarfsänderungen?
   - auf einvernehmliche Vertragsanpassungen seit Vertragsabschluss?
   - auf mangelhafte/nicht vertragskonforme Leistungserbringung in der Betriebsphase?
   - auf Terminverschiebungen?
   - auf Betriebsstörungen?
   - auf Gründe außerhalb des Vertragswerkes, wie z.B. gesetzliche Änderungen?
   - andere Gründe bitte erläutern

   Siehe Antwort zu Frage 3.

5. Gibt es eine systematische Erfolgskontrolle in der Betriebsphase gem. VV Nr. 2.2 zu § 7 BHO (Zielerreichungskontrolle, Wirkungskontrolle, Wirtschaftlichkeitskontrolle)?

   Der Zuschlag für ein ÖPP-Projekt im Bundesfernstraßenbereich setzt nach § 7 Abs. 2 BHO jeweils die Wirtschaftlichkeit der ÖPP-Vergabe gemäß der abschließenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchung voraus. Mit Vertragsbeginn wird für die ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich ein „systematisches Prüfverfahren“ als „Vertragsmanagement“ eingeführt. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat mit Unterstützung der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH im Februar 2013 dafür eine Arbeitsanleitung „Vertragsmanagement ÖPP-Projekte für die Durchführung des Vertragsmanagements, mit Berichterstattung“ bekanntgegeben.

6. Wenn nein, ist eine solche systematische Erfolgskontrolle geplant?

   -

   Siehe Antwort zu Frage 5.

7. Wie stellt sich nach Ihrer Einschätzung die tatsächliche Entwicklung des ÖPP-Projektes im Vergleich zu den Annahmen zum Zeitpunkt der abschließenden WU dar?

   - Hätte die tatsächliche Entwicklung die Annahmen und Ergebnisse der abschließenden WU

verändert?

- Hätte die tatsächliche Entwicklung auch die Annahmen des PSC verändert?

Derartige Erhebungen führt das BMVI für ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich nicht systematisch durch. Gleichwohl ist zu konstatieren, dass sich die bei ÖPP erwarteten Wirtschaftlichkeitsvorteile bislang im Bundesfernstraßenbereich weitgehend bestätigt haben. Im Übrigen behandelt das BMVI die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen für ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich vertraulich, denn das Bekanntwerden der detaillierten Informationen wäre geeignet, fiskalische Interessen des Bundes im Wirtschaftsverkehr zu beeinträchtigen. Das Wettbewerbsgeheimnis für künftige ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich darf nicht gefährdet werden.

8. Stellen sich im Lichte dieser Betrachtungen die Risiken jetzt anders dar als zum Zeitpunkt der abschließenden WU?

- welche Risiken wurden in der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung berücksichtigt?
- sind berücksichtigte Risiken bisher aufgetreten?
- sind unerwartete Risiken bisher aufgetreten?
- würden Sie heute die Risikoverteilung zwischen öffentlichem und privatem Partner anders gestalten?

Siehe Antwort zu Frage 7.

9. Hat es Abweichungen von den in der abschließenden WU angenommenen Service-/Betriebs-/Qualitäten gegeben?

Siehe Antwort zu Frage 7.

10. Wie beurteilen Sie die Flexibilität der vertraglichen Gestaltung im Hinblick auf die langfristige Bindung?

Das BMVI beurteilt die bisher abgeschlossenen projektspezifischen Konzessions- bzw. Projektverträge für ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich weitgehend positiv. Für künftige ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich werden die jeweils abzuschließenden Verträge auf Grund der gewonnenen Erfahrungen und der jeweiligen Projektspezifika kontinuierlich weiterentwickelt.

11. Wurden Instrumente/Regelungen im Vertragswerk berücksichtigt zu

- Vertragsanpassungen (z.B. bei Vertragsstörungen, Leistungsänderungen, Modifikationen, Indexbindung)?
- Schlichtung von Meinungsverschiedenheiten?

- Qualitätssicherung im Betrieb?
- Sonstige Flexibilisierungen?

Das BMVI wird in Kürze einen „Mustervertrag für ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich“ auf seiner Internet-Seite veröffentlichen. Aus diesem Mustervertrag wird u.a. ersichtlich werden, dass beispielsweise Regelungen zu Vertragsstörungen, zu Leistungsänderungen, zur Indexierung und zu Schlichtungsverfahren sowie auch Regelungen zur Hebung von Qualitätsanreizen in den bisher abgeschlossenen Konzessions- bzw. Projektverträgen für ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich enthalten sind.

12. Haben diese vertraglichen Regelungen
    - bisher zu vertretbaren Ergebnissen geführt?
    - bereits Anwendung gefunden?

Siehe Antwort auf Frage 10.

13. Liegen Ihnen konkrete Informationen zur Zufriedenheit vor in Bezug auf
    - Nutzer?
    - Öffentlichkeit?
    - Projektbeteiligte?

14. Wenn nein, wie schätzen Sie die Zufriedenheit ein in Bezug auf
    - Nutzer?
    - Öffentlichkeit?
    - Projektbeteiligte?

Die Fragen 13 und 14 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Von einer projektbezogenen Zufriedenheitseinschätzung wird abgesehen.

Generell gilt: Das BMVI und die Straßenbauverwaltungen der Länder haben durch die vier laufenden A-Modell-Pilotprojekte (sog. 1. ÖPP-Staffel) erste belastbare ÖPP-Erfahrungen gewonnen, die zur Weiterverfolgung von Betreibermodellen im Bundesfernstraßenbereich ermutigen. Alle vier A-Modell-Pilotprojekte wurden jeweils vor dem vertraglich vereinbarten Fertigstellungstermin für den Verkehr freigegeben. Insgesamt handelt es sich um rund 230 km Konzessionsstrecke auf Autobahnen, davon wurden rund 176 km sechsstreifig ausgebaut.

Mit der Auswahl von neun weiteren ÖPP-Projekten, die insgesamt rund 540 km Vertragsstrecke umfassen, wurde dieser Weg konsequent weiter beschritten (sog. 2.ÖPP-Staffel). Der Fokus liegt auch hierbei auf vom zunehmenden (Lkw-)Verkehr hochbelasteten Autobahnmagistralen mit (gem. Bedarfsplan) vordringlichem Ausbau- und/ oder Erhaltungsbedarf. Von den neun Projekten der 2. Staffel wurden die ÖPP-Projekte auf der A 9 AS Lederhose – Landesgrenze Thüringen/Bayern und A 8 Ulm – Augsburg bereits fertiggestellt und sind unter Verkehr. Ein ÖPP-Projekte befindet sich derzeit in Bau, nämlich

die A 7 Bordesholm – Hamburg (Schleswig-Holstein/Hamburg), für drei weitere Projekte der 2. Staffel laufen die ÖPP-Vergabeverfahren (A 94 Forstinning – Marktl (Bayern), A 7 Salzgitter – Göttingen (Niedersachsen), A 6 Weinsberg – Wiesloch/Rauenberg (Baden-Württemberg)). Weitere ÖPP-Vergabestarts sind für 2015 vorgesehen.

Ende April 2015 hat das BMVI in Abstimmung mit dem Bundesministerium der Finanzen eine „Neue Generation“ ÖPP im Bundesfernstraßenbereich auf den Weg gebracht. Die „Neue Generation“ ÖPP umfasst 11 Projekte mit insgesamt rund 670 km Bundesfernstraßen (Autobahnen und Bundesstraßen) und einem Bauvolumen von insgesamt rund 7,5 Mrd. Euro; hinzu kommen weitere rund 7,5 Mrd. Euro für die weiteren Leistungsbestandteile von ÖPP-Projekten, (anteilige) Finanzierung, Betrieb und Erhaltung. Am 29.05.2015 wurde bereits das ÖPP-Vergabeverfahren für das 1. Projekt der „Neuen Generation“ ÖPP (A 10/A 24 Neuruppin – Pankow (Brandenburg)) gestartet.

Die Motivation des BMVI, ÖPP im Bundesfernstraßenbereich voranzutreiben, beruht insbesondere auf folgenden Gründen:

- *Notwendige Straßenbaumaßnahmen schneller und effizienter umsetzen,*
- *Stau und durch Stau verursachte volkswirtschaftliche Nachteile minimieren,*
- *Schaffung eines Rahmens für Anlagemöglichkeiten für privates Kapital.*

Die Kritik des Bundesrechnungshofes (BRH) an ÖPP im Bundesfernstraßenbereich teilt das BMVI nicht. Das BMVI hat gegenüber dem Rechnungsprüfungsausschuss des Deutschen Bundestages (RPA) eine ausführliche Stellungnahme zu dem Bericht des BRH vom 04.06.2014 nach § 88 Abs. 2 BHO über Öffentlich Private Partnerschaften (ÖPP) als Beschaffungsvariante im Bundesfernstraßenbau abgegeben. Die parlamentarischen Beratungen sind jedoch noch nicht abgeschlossen, da der RPA vom BMVI einen weiteren Bericht unter Beteiligung des BRH bis 31.12.2015 erbeten hat, in dem die Gemeinsamkeiten und Unterschiede in der Bewertung, aber auch Empfehlungen für eine Weiterentwicklung der ÖPP-Modelle als Beschaffungsvariante herausgearbeitet werden sollen. Deshalb wird das BMVI zur Kritik des BRH hier derzeit nicht detailliert Stellung nehmen.

15. Was würden Sie beim nächsten Mal anders machen?

Die Frage kann nicht projektspezifisch beantwortet werden. Auf Grund der gewonnenen Erfahrungen erfolgt eine kontinuierliche Weiterentwicklung der Konzessions- bzw. Projektverträge für ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich. Insbesondere der Vergütungsmechanismus wurde von einer verkehrsmengenabhängigen Vergütung hin zu einer verfügbarkeitsbasierten Vergütung weiterentwickelt und deutlich vereinfacht.

16. Sonstige Besonderheiten, Hinweise oder Anmerkungen

Keine Angabe.

Anhang 3

Fragebogen ÖPP-Projekte Bund
(Stichtag: 1. Januar 2015 für den Eintritt in die Betriebsphase)

Bitte fügen Sie eine kurze Projektbeschreibung bei:

ÖPP-Projekt A 1 Bremen – Hamburg (Niedersachsen)

Die A 1 – auch Hansalinie genannt – verläuft von Oldenburg/Holstein bis nach Saarbrücken und verbindet die westlichen Industriegebiete Deutschlands und des benachbarten Auslands mit den Seehäfen Bremen, Hamburg und Lübeck sowie mit Skandinavien. Sie ist Bestandteil des transeuropäischen Netzes. Im Abschnitt zwischen Bremen und Hamburg erfolgte der sechsstreifige Ausbau im Rahmen eines ÖPP-Projekts und ist seit Oktober 2012 abgeschlossen. Die Konzessionsstrecke hat für die Bau- und Erhaltungsleistungen eine Länge von rd. 72,5 km, die Betriebsstrecke ist mit rd. 65,5 km kürzer.

Zeitpunkt des Vertragsabschlusses:	*Konzessionsbeginn am 04.08.2008*
Laufzeit des Vertrages:	*30 Jahre*
In der Betriebsphase seit:	*Betriebsbeginn am 01.09.2008, unter Verkehr (Fertigstellung Ausbau) seit 11.10.2012*
Ende der Betriebsphase:	*03.08.2038*
Gesamtprojektkosten:	*Gebundene Haushaltsmittel: 1.002.986 T€*
davon Investitionskosten:	*Baukosten für ÖPP-Projekte werden im Bundeshaushalt nicht gesondert aufgeführt*
Jahresvergütung 2015:	*für 2015: noch nicht bekannt* *verausgabt bis 2013: 127.019 T€* *bewilligt 2014: 32.007 T€*
davon, falls bekannt für Betrieb:	*Betriebskosten für ÖPP-Projekte werden im Bundeshaushalt nicht gesondert aufgeführt*

Bitte zu den einzelnen Fragen ggf. kurze Erläuterungen anführen

1. Ist das ÖPP-Projekt wie geplant in den Betrieb gegangen?

   Ja.

2. Haben sich Abweichungen während der Bauphase ergeben (insbesondere für Projekt-Kosten, Projekt-Größe/-Umfang, Bauqualität)?

   Die vertraglich angesetzte Bauzeit betrug 4,5 Jahre. Die Ausbaustrecke über rd. 72,5 km konnte noch vor dem vertraglichen Fertigstellungstermin (31.12.2012) am 11.10.2012 feierlich dem Verkehr übergeben werden. Die Bauqualität war weitgehend hoch. Ein gesonderter Nachweis über die Baukosten ist angesichts der Vergütungsstruktur nicht zu erbringen.

3. Haben sich bisher in der Betriebsphase Abweichungen ergeben (insbesondere für Betriebs-Kosten, Umfang und Qualität des Facility Managements)?

Wie vertraglich vorgesehen, wird der Betriebsdienst seit dem 01.09.2008 durch den Konzessionsnehmer auf der rd. 65,5 km langen Betriebsstrecke durchgeführt. Die Betriebsstrecke ist aus betriebstechnischen Gründen kürzer als die Ausbau- und Erhaltungsstrecke. Die Umsetzung des Betriebskonzepts durch den Konzessionsnehmer erfolgte bislang vertragskonform. Ein gesonderter Nachweis über die Betriebsdienstkosten ist angesichts der Vergütungsstruktur nicht zu erbringen.

4. Falls sich Abweichungen in der Betriebsphase ergeben haben, sind sie zurückzuführen
   - auf auftragsgeberseitige Bedarfsänderungen?
   - auf einvernehmliche Vertragsanpassungen seit Vertragsabschluss?
   - auf mangelhafte/nicht vertragskonforme Leistungserbringung in der Betriebsphase?
   - auf Terminverschiebungen?
   - auf Betriebsstörungen?
   - auf Gründe außerhalb des Vertragswerkes, wie z.B. gesetzliche Änderungen?
   - andere Gründe bitte erläutern

Siehe Antwort zu Frage 3.

5. Gibt es eine systematische Erfolgskontrolle in der Betriebsphase gem. VV Nr. 2.2 zu § 7 BHO (Zielerreichungskontrolle, Wirkungskontrolle, Wirtschaftlichkeitskontrolle)?

Der Zuschlag für ein ÖPP-Projekt im Bundesfernstraßenbereich setzt nach § 7 Abs. 2 BHO jeweils die Wirtschaftlichkeit der ÖPP-Vergabe gemäß der abschließenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchung voraus. Mit Vertragsbeginn wird für die ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich ein „systematisches Prüfverfahren“ als „Vertragsmanagement“ eingeführt. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat mit Unterstützung der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH im Februar 2013 dafür eine Arbeitsanleitung „Vertragsmanagement ÖPP-Projekte für die Durchführung des Vertragsmanagements, mit Berichterstattung“ bekanntgegeben.

6. Wenn nein, ist eine solche systematische Erfolgskontrolle geplant?

Siehe Antwort zu Frage 5.

7. Wie stellt sich nach Ihrer Einschätzung die tatsächliche Entwicklung des ÖPP-Projektes im Vergleich zu den Annahmen zum Zeitpunkt der abschließenden WU dar?
   - Hätte die tatsächliche Entwicklung die Annahmen und Ergebnisse der abschließenden WU

verändert?

- Hätte die tatsächliche Entwicklung auch die Annahmen des PSC verändert?

Derartige Erhebungen führt das BMVI für ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich nicht systematisch durch. Gleichwohl ist zu konstatieren, dass sich die bei ÖPP erwarteten Wirtschaftlichkeitsvorteile bislang im Bundesfernstraßenbereich weitgehend bestätigt haben. Im Übrigen behandelt das BMVI die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen für ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich vertraulich, denn das Bekanntwerden der detaillierten Informationen wäre geeignet, fiskalische Interessen des Bundes im Wirtschaftsverkehr zu beeinträchtigen. Das Wettbewerbsgeheimnis für künftige ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich darf nicht gefährdet werden.

8. Stellen sich im Lichte dieser Betrachtungen die Risiken jetzt anders dar als zum Zeitpunkt der abschließenden WU?

- welche Risiken wurden in der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung berücksichtigt?
- sind berücksichtigte Risiken bisher aufgetreten?
- sind unerwartete Risiken bisher aufgetreten?
- würden Sie heute die Risikoverteilung zwischen öffentlichem und privatem Partner anders gestalten?

Siehe Antwort zu Frage 7.

9. Hat es Abweichungen von den in der abschließenden WU angenommenen Service-/Betriebs-/Qualitäten gegeben?

Siehe Antwort auf Frage 7.

10. Wie beurteilen Sie die Flexibilität der vertraglichen Gestaltung im Hinblick auf die langfristige Bindung?

Das BMVI beurteilt die bisher abgeschlossenen projektspezifischen Konzessions- bzw. Projektverträge für ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich weitgehend positiv. Für künftige ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich werden die jeweils abzuschließenden Verträge auf Grund der gewonnenen Erfahrungen und der jeweiligen Projektspezifika kontinuierlich weiterentwickelt.

11. Wurden Instrumente/Regelungen im Vertragswerk berücksichtigt zu

- Vertragsanpassungen (z.B. bei Vertragsstörungen, Leistungsänderungen, Modifikationen, Indexbindung)?
- Schlichtung von Meinungsverschiedenheiten?
- Qualitätssicherung im Betrieb?
- Sonstige Flexibilisierungen?

Das BMVI wird in Kürze einen „Mustervertrag für ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich“ auf seiner Internet-Seite veröffentlichen. Aus diesem Mustervertrag wird u.a. ersichtlich werden, dass beispielsweise Regelungen zu Vertragsstörungen, zu Leistungsänderungen, zur Indexierung und zu Schlichtungsverfahren sowie auch Regelungen zur Hebung von Qualitätsanreizen in den bisher abgeschlossenen Konzessions- bzw. Projektverträgen für ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich enthalten sind.

12. Haben diese vertraglichen Regelungen

- bisher zu vertretbaren Ergebnissen geführt?
- bereits Anwendung gefunden?

Siehe Antwort zu Frage 10.

13. Liegen Ihnen konkrete Informationen zur Zufriedenheit vor in Bezug auf

- Nutzer?
- Öffentlichkeit?
- Projektbeteiligte?

14. Wenn nein, wie schätzen Sie die Zufriedenheit ein in Bezug auf

- Nutzer?
- Öffentlichkeit?
- Projektbeteiligte?

Die Fragen 13 und 14 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Von einer projektbezogenen Zufriedenheitseinschätzung wird abgesehen.

Generell gilt: Das BMVI und die Straßenbauverwaltungen der Länder haben durch die vier laufenden A-Modell-Pilotprojekte (sog. 1. ÖPP-Staffel) erste belastbare ÖPP-Erfahrungen gewonnen, die zur Weiterverfolgung von Betreibermodellen im Bundesfernstraßenbereich ermutigen. Alle vier A-Modell-Pilotprojekte wurden jeweils vor dem vertraglich vereinbarten Fertigstellungstermin für den Verkehr freigegeben. Insgesamt handelt es sich um rund 230 km Konzessionsstrecke auf Autobahnen, davon wurden rund 176 km sechsstreifig ausgebaut.

Mit der Auswahl von neun weiteren ÖPP-Projekten, die insgesamt rund 540 km Vertragsstrecke umfassen, wurde dieser Weg konsequent weiter beschritten (sog. 2.ÖPP-Staffel). Der Fokus liegt auch hierbei auf vom zunehmenden (Lkw-)Verkehr hochbelasteten Autobahnmagistralen mit (gem. Bedarfsplan) vordringlichem Ausbau- und/ oder Erhaltungsbedarf. Von den neun Projekten der 2. Staffel wurden die ÖPP-Projekte auf der A 9 AS Lederhose – Landesgrenze Thüringen/Bayern und A 8 Ulm – Augsburg bereits fertiggestellt und sind unter Verkehr. Ein ÖPP-Projekte befindet sich derzeit in Bau, nämlich die A 7 Bordesholm – Hamburg (Schleswig-Holstein/Hamburg), für drei weitere Projekte der 2. Staffel laufen die ÖPP-Vergabeverfahren (A 94 Forstinning – Marktl (Bayern), A 7 Salzgitter – Göttingen (Niedersachsen), A 6 Weinsberg – Wiesloch/Rauenberg (Baden-Württemberg)). Weitere ÖPP-Vergabestarts sind für 2015 vorgesehen.

Ende April 2015 hat das BMVI in Abstimmung mit dem Bundesministerium der Finanzen eine „Neue Generation“ ÖPP im Bundesfernstraßenbereich auf den Weg gebracht. Die „Neue Generation“ ÖPP umfasst 11 Projekte mit insgesamt rund 670 km Bundesfernstraßen (Autobahnen und Bundesstraßen) und einem Bauvolumen von insgesamt rund 7,5 Mrd. Euro; hinzu kommen weitere rund 7,5 Mrd. Euro für die weiteren Leistungsbestandteile von ÖPP-Projekten, (anteilige) Finanzierung, Betrieb und Erhaltung. Am 29.05.2015 wurde bereits das ÖPP-Vergabeverfahren für das 1. Projekt der „Neuen Generation“ ÖPP (A 10/A 24 Neuruppin – Pankow (Brandenburg)) gestartet.

Die Motivation des BMVI, ÖPP im Bundesfernstraßenbereich voranzutreiben, beruht insbesondere auf folgenden Gründen:

- *Notwendige Straßenbaumaßnahmen schneller und effizienter umsetzen,*
- *Stau und durch Stau verursachte volkswirtschaftliche Nachteile minimieren,*
- *Schaffung eines Rahmens für Anlagemöglichkeiten für privates Kapital.*

Die Kritik des Bundesrechnungshofes (BRH) an ÖPP im Bundesfernstraßenbereich teilt das BMVI nicht. Das BMVI hat gegenüber dem Rechnungsprüfungsausschuss des Deutschen Bundestages (RPA) eine ausführliche Stellungnahme zu dem Bericht des BRH vom 04.06.2014 nach § 88 Abs. 2 BHO über Öffentlich Private Partnerschaften (ÖPP) als Beschaffungsvariante im Bundesfernstraßenbau abgegeben. Die parlamentarischen Beratungen sind jedoch noch nicht abgeschlossen, da der RPA vom BMVI einen weiteren Bericht unter Beteiligung des BRH bis 31.12.2015 erbeten hat, in dem die Gemeinsamkeiten und Unterschiede in der Bewertung, aber auch Empfehlungen für eine Weiterentwicklung der ÖPP-Modelle als Beschaffungsvariante herausgearbeitet werden sollen. Deshalb wird das BMVI zur Kritik des BRH hier derzeit nicht detailliert Stellung nehmen.

15. Was würden Sie beim nächsten Mal anders machen?

Die Frage kann nicht projektspezifisch beantwortet werden. Auf Grund der gewonnenen Erfahrungen erfolgt eine kontinuierliche Weiterentwicklung der Konzessions- bzw. Projektverträge für ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich. Insbesondere der Vergütungsmechanismus wurde von einer verkehrsmengenabhängigen Vergütung hin zu einer verfügbarkeitsbasierten Vergütung weiterentwickelt und deutlich vereinfacht.

16. Sonstige Besonderheiten, Hinweise oder Anmerkungen

Keine Angabe.

Anhang 4

Fragebogen ÖPP-Projekte Bund (Stichtag: 1. Januar 2015 für den Eintritt in die Betriebsphase)

Bitte fügen Sie eine kurze Projektbeschreibung bei:

ÖPP-Projekt A 5 Malsch – Offenburg (Baden-Württemberg)

Die A 5 ist eine Hauptverkehrsachse von europäischer Bedeutung. Die über 40 Jahre alte, vierstreifige A 5 war dem heutigen Verkehr nicht mehr gewachsen. Folgen waren unter anderem eine überdurchschnittlich hohe Stauanfälligkeit und Unfallhäufigkeit mit mehreren Unfallschwerpunkten. Die Konzessionsstrecke hat eine Länge von rd. 60 km, davon waren rd. 41 km sechsstreifig auszubauen. Der Ausbau ist seit Juli 2014 abgeschlossen. Leistungsbestandteile des ÖPP-Projektes sind der Bau, der Betrieb und die Erhaltung der Konzessionsstrecke sowie die Finanzierung.

Zeitpunkt des Vertragsabschlusses:	*Konzessionsbeginn am 01.04.2009*
Laufzeit des Vertrages:	*30 Jahre*
In der Betriebsphase seit:	*Betriebsbeginn am 01.05.2009, unter Verkehr (Fertigstellung Ausbau) seit 17.07.2014*
Ende der Betriebsphase:	*31.03.2039*
Gesamtprojektkosten:	*Gebundene Haushaltsmittel: 666.349 T€*
davon Investitionskosten:	*Baukosten für ÖPP-Projekte werden im Bundeshaushalt nicht gesondert aufgeführt*
Jahresvergütung 2015:	*für 2015: noch nicht bekannt* *verausgabt bis 2013: 56.261 T€* *bewilligt für 2014: 22.157 T€*
davon, falls bekannt für Betrieb:	*Betriebskosten für ÖPP-Projekte werden im Bundeshaushalt nicht gesondert aufgeführt*

Bitte zu den einzelnen Fragen ggf. kurze Erläuterungen anführen

1. Ist das ÖPP-Projekt wie geplant in den Betrieb gegangen? (bitte beschreiben Sie ggfs. die Abweichungen)

   Ja.

2. Haben sich Abweichungen während der Bauphase ergeben (insbesondere für Projekt-Kosten, Projekt-Größe/-Umfang, Bauqualität)?

   Die vertraglich angesetzte Bauzeit betrug rd. 5,5 Jahre. Die Ausbaustrecke über rd. 41 km konnte noch vor dem vertraglichen Fertigstellungstermin (30.09.2014) am 17.07.2014 für den

Verkehr übergeben werden. Die Bauqualität wird über die Gewerke hinweg unterschiedlich bewertet, aber die Funktionstüchtigkeit der Strecke wurde durch etwaige Mängel nicht eingeschränkt. Ein gesonderter Nachweis über die Baukosten ist angesichts der Vergütungsstruktur nicht zu erbringen.

3. Haben sich bisher in der Betriebsphase Abweichungen ergeben (insbesondere für Betriebs-Kosten, Umfang und Qualität des Facility Managements)?

Wie vertraglich vorgesehen, wird der Betriebsdienst seit dem 01.05.2009 – also nur einen Monat nach Konzessionsbeginn – durch den Konzessionsnehmer auf der rund 60 km langen Konzessionsstrecke durchgeführt. Die Umsetzung des Betriebsdienstes erfolgt bislang vertragskonform. Ein gesonderter Nachweis über die Betriebsdienstkosten ist angesichts der Vergütungsstruktur nicht zu erbringen.

4. Falls sich Abweichungen in der Betriebsphase ergeben haben, sind sie zurückzuführen
   - auf auftragsgeberseitige Bedarfsänderungen?
   - auf einvernehmliche Vertragsanpassungen seit Vertragsabschluss?
   - auf mangelhafte/nicht vertragskonforme Leistungserbringung in der Betriebsphase?
   - auf Terminverschiebungen?
   - auf Betriebsstörungen?
   - auf Gründe außerhalb des Vertragswerkes, wie z.B. gesetzliche Änderungen?
   - andere Gründe bitte erläutern

Siehe Antwort zu Frage 3.

5. Gibt es eine systematische Erfolgskontrolle in der Betriebsphase gem. VV Nr. 2.2 zu § 7 BHO (Zielerreichungskontrolle, Wirkungskontrolle, Wirtschaftlichkeitskontrolle)?

Der Zuschlag für ein ÖPP-Projekt im Bundesfernstraßenbereich setzt nach § 7 Abs. 2 BHO jeweils die Wirtschaftlichkeit der ÖPP-Vergabe gemäß der abschließenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchung voraus. Mit Vertragsbeginn wird für die ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich ein „systematisches Prüfverfahren“ als „Vertragsmanagement“ eingeführt. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat mit Unterstützung der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH im Februar 2013 dafür eine Arbeitsanleitung „Vertragsmanagement ÖPP-Projekte für die Durchführung des Vertragsmanagements, mit Berichterstattung“ bekanntgegeben.

6. Wenn nein, ist eine solche systematische Erfolgskontrolle geplant?

Siehe Antwort zu Frage 5.

7. Wie stellt sich nach Ihrer Einschätzung die tatsächliche Entwicklung des ÖPP-Projektes im Vergleich zu den Annahmen zum Zeitpunkt der abschließenden WU dar?
   - Hätte die tatsächliche Entwicklung die Annahmen und Ergebnisse der abschließenden WU verändert?
   - Hätte die tatsächliche Entwicklung auch die Annahmen des PSC verändert?

Derartige Erhebungen führt das BMVI für ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich nicht systematisch durch. Gleichwohl ist zu konstatieren, dass sich die bei ÖPP erwarteten Wirtschaftlichkeitsvorteile bislang im Bundesfernstraßenbereich weitgehend bestätigt haben. Im Übrigen behandelt das BMVI die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen für ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich vertraulich, denn das Bekanntwerden der detaillierten Informationen wäre geeignet, fiskalische Interessen des Bundes im Wirtschaftsverkehr zu beeinträchtigen. Das Wettbewerbsgeheimnis für künftige ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich darf nicht gefährdet werden.

8. Stellen sich im Lichte dieser Betrachtungen die Risiken jetzt anders dar als zum Zeitpunkt der abschließenden WU?
   - welche Risiken wurden in der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung berücksichtigt?
   - sind berücksichtigte Risiken bisher aufgetreten?
   - sind unerwartete Risiken bisher aufgetreten?
   - würden Sie heute die Risikoverteilung zwischen öffentlichem und privatem Partner anders gestalten?

   Siehe Antwort zu Frage 7.

9. Hat es Abweichungen von den in der abschließenden WU angenommenen Service-/Betriebs-/Qualitäten gegeben?

   Siehe Antwort zu Frage 7.

10. Wie beurteilen Sie die Flexibilität der vertraglichen Gestaltung im Hinblick auf die langfristige Bindung?

    Das BMVI beurteilt die bisher abgeschlossenen projektspezifischen Konzessions- bzw. Projektverträge für ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich weitgehend positiv. Für künftige ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich werden die jeweils abzuschließenden Verträge auf Grund der gewonnenen Erfahrungen und der jeweiligen Projektspezifika kontinuierlich weiterentwickelt.

11. Wurden Instrumente/Regelungen im Vertragswerk berücksichtigt zu
    - Vertragsanpassungen (z.B. bei Vertragsstörungen, Leistungsänderungen, Modifikationen, Indexbindung)?
    - Schlichtung von Meinungsverschiedenheiten?
    - Qualitätssicherung im Betrieb?
    - Sonstige Flexibilisierungen?

Das BMVI wird in Kürze einen „Mustervertrag für ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich“ auf seiner Internet-Seite veröffentlichen. Aus diesem Mustervertrag wird u.a. ersichtlich werden, dass beispielsweise Regelungen zu Vertragsstörungen, zu Leistungsänderungen, zur Indexierung und zu Schlichtungsverfahren sowie auch Regelungen zur Hebung von Qualitätsanreizen in den bisher abgeschlossenen Konzessions- bzw. Projektverträgen für ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich enthalten sind.

12. Haben diese vertraglichen Regelungen

- bisher zu vertretbaren Ergebnissen geführt?
- bereits Anwendung gefunden?

Siehe Antwort auf Frage 10.

13. Liegen Ihnen konkrete Informationen zur Zufriedenheit vor in Bezug auf

- Nutzer?
- Öffentlichkeit?
- Projektbeteiligte?

14. Wenn nein, wie schätzen Sie die Zufriedenheit ein in Bezug auf

- Nutzer?
- Öffentlichkeit?
- Projektbeteiligte?

Die Fragen 13 und 14 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Von einer projektbezogenen Zufriedenheitseinschätzung wird abgesehen.

Generell gilt: Das BMVI und die Straßenbauverwaltungen der Länder haben durch die vier laufenden A-Modell-Pilotprojekte (sog. 1. ÖPP-Staffel) erste belastbare ÖPP-Erfahrungen gewonnen, die zur Weiterverfolgung von Betreibermodellen im Bundesfernstraßenbereich ermutigen. Alle vier A-Modell-Pilotprojekte wurden jeweils vor dem vertraglich vereinbarten Fertigstellungstermin für den Verkehr freigegeben. Insgesamt handelt es sich um rund 230 km Konzessionsstrecke auf Autobahnen, davon wurden rund 176 km sechsstreifig ausgebaut.

Mit der Auswahl von neun weiteren ÖPP-Projekten, die insgesamt rund 540 km Vertragsstrecke umfassen, wurde dieser Weg konsequent weiter beschritten (sog. 2. ÖPP-Staffel). Der Fokus liegt auch hierbei auf vom zunehmenden (Lkw-)Verkehr hochbelasteten Autobahnmagistralen mit (gem. Bedarfsplan) vordringlichem Ausbau- und/ oder Erhaltungsbedarf. Von den neun Projekten der 2. Staffel wurden die ÖPP-Projekte auf der A 9 AS Lederhose – Landesgrenze Thüringen/Bayern und A 8 Ulm – Augsburg bereits fertiggestellt und sind unter Verkehr. Ein ÖPP-Projekte befindet sich derzeit in Bau, nämlich die A 7 Bordesholm – Hamburg (Schleswig-Holstein/Hamburg), für drei weitere Projekte der 2. Staffel laufen die ÖPP-Vergabeverfahren (A 94 Forstinning – Marktl (Bayern), A 7 Salzgitter – Göttingen (Niedersachsen), A 6 Weinsberg – Wiesloch/Rauenberg (Baden-

Württemberg)). Weitere ÖPP-Vergabestarts sind für 2015 vorgesehen.

Ende April 2015 hat das BMVI in Abstimmung mit dem Bundesministerium der Finanzen eine „Neue Generation" ÖPP im Bundesfernstraßenbereich auf den Weg gebracht. Die „Neue Generation" ÖPP umfasst 11 Projekte mit insgesamt rund 670 km Bundesfernstraßen (Autobahnen und Bundesstraßen) und einem Bauvolumen von insgesamt rund 7,5 Mrd. Euro; hinzu kommen weitere rund 7,5 Mrd. Euro für die weiteren Leistungsbestandteile von ÖPP-Projekten, (anteilige) Finanzierung, Betrieb und Erhaltung. Am 29.05.2015 wurde bereits das ÖPP-Vergabeverfahren für das 1. Projekt der „Neuen Generation" ÖPP (A 10/A 24 Neuruppin – Pankow (Brandenburg)) gestartet.

Die Motivation des BMVI, ÖPP im Bundesfernstraßenbereich voranzutreiben, beruht insbesondere auf folgenden Gründen:

- *Notwendige Straßenbaumaßnahmen schneller und effizienter umsetzen,*
- *Stau und durch Stau verursachte volkswirtschaftliche Nachteile minimieren,*
- *Schaffung eines Rahmens für Anlagemöglichkeiten für privates Kapital.*

Die Kritik des Bundesrechnungshofes (BRH) an ÖPP im Bundesfernstraßenbereich teilt das BMVI nicht. Das BMVI hat gegenüber dem Rechnungsprüfungsausschuss des Deutschen Bundestages (RPA) eine ausführliche Stellungnahme zu dem Bericht des BRH vom 04.06.2014 nach § 88 Abs. 2 BHO über Öffentlich Private Partnerschaften (ÖPP) als Beschaffungsvariante im Bundesfernstraßenbau abgegeben. Die parlamentarischen Beratungen sind jedoch noch nicht abgeschlossen, da der RPA vom BMVI einen weiteren Bericht unter Beteiligung des BRH bis 31.12.2015 erbeten hat, in dem die Gemeinsamkeiten und Unterschiede in der Bewertung, aber auch Empfehlungen für eine Weiterentwicklung der ÖPP-Modelle als Beschaffungsvariante herausgearbeitet werden sollen. Deshalb wird das BMVI zur Kritik des BRH hier derzeit nicht detailliert Stellung nehmen.

15. Was würden Sie beim nächsten Mal anders machen?

Die Frage kann nicht projektspezifisch beantwortet werden. Auf Grund der gewonnenen Erfahrungen erfolgt eine kontinuierliche Weiterentwicklung der Konzessions- bzw. Projektverträge für ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich. Insbesondere der Vergütungsmechanismus wurde von einer verkehrsmengenabhängigen Vergütung hin zu einer verfügbarkeitsbasierten Vergütung weiterentwickelt und deutlich vereinfacht.

16. Sonstige Besonderheiten, Hinweise oder Anmerkungen

Keine Angabe.

Anhang 5

Fragebogen ÖPP-Projekte Bund
(Stichtag: 1. Januar 2015 für den Eintritt in die Betriebsphase)

Bitte fügen Sie eine kurze Projektbeschreibung bei:

ÖPP-Projekt A 8 Ulm – Augsburg (Bayern)

Die A 8 ist eine Hauptverkehrsachse und Teil des transeuropäischen Verkehrsnetzes. Die vierstreifige, teilweise noch über 60 Jahre alte Strecke war dem heutigen Verkehr nicht mehr gewachsen und verfügte teilweise über keinen Seitenstreifen. Folgen waren unter anderem eine überdurchschnittlich hohe Stauanfälligkeit und Unfallhäufigkeit mit mehreren Unfallschwerpunkten. Der sechsstreifige Ausbau wurde im Rahmen das ÖPP-Projekts A 8 Ulm–Augsburg realisiert. Die Konzessionsstrecke hat eine Länge von insgesamt rd. 58 km, davon beläuft sich die reine Ausbaustrecke auf rd. 41 km. Der Ausbau lief seit Sommer 2011und ist seit Ende September 2015 abgeschlossen. Neben den Bauleistungen übernimmt der Konzessionsnehmer über die 30jährige Laufzeit auch Erhaltungs-, Betriebsdienst- und (anteilige) Finanzierungsleistungen. Der Konzessionsnehmer erhält eine verkehrsmengenabhängige Vergütung auf Basis einer im Wettbewerb ermittelten Einheitsmaut und zusätzlich eine feste Anschubfinanzierung während der Bauphase.

Zeitpunkt des Vertragsabschlusses:	*Konzessionsbeginn am 01.06.2011*
Laufzeit des Vertrages:	*30 Jahre*
In der Betriebsphase seit:	*Betriebsbeginn am 01.10.2011, unter Verkehr (Fertigstellung Ausbau) seit 28.09.2015*
Ende der Betriebsphase:	*31.05.2041*
Gesamtprojektkosten:	*Gebundene Haushaltsmittel: 1.344.600 T€*
davon Investitionskosten:	*Baukosten für ÖPP-Projekte werden im Bundeshaushalt nicht gesondert aufgeführt*
Jahresvergütung 2015:	*für 2015: noch nicht bekannt* *verausgabt bis 2013: 126.143 T€* *bewilligt für 2014: 46.693 T€*
davon, falls bekannt für Betrieb:	*Betriebskosten für ÖPP-Projekte werden im Bundeshaushalt nicht gesondert aufgeführt*

Bitte zu den einzelnen Fragen ggf. kurze Erläuterungen anführen

1. Ist das ÖPP-Projekt wie geplant in den Betrieb gegangen? (bitte beschreiben Sie ggfs. die Abweichungen)

   Der Konzessions- und Betriebsbeginn erfolgten infolge eines Vergabenachprüfungsverfahrens verzögert.

2. Haben sich Abweichungen während der Bauphase ergeben (insbesondere für Projekt-Kosten, Projekt-Größe/-Umfang, Bauqualität)?

Nach Mitteilung der Straßenbauverwaltung Bayern wurden die Bauarbeiten für den sechsstreifigen Ausbau der A 8 Ulm – Augsburg im Zeitplan durchgeführt. Die Ausbaustrecke konnte noch vor dem vertraglichen Fertigstellungstermin (30.09.2015) am 28.09.2015 feierlich dem Verkehr übergeben werden. Ein gesonderter Nachweis über die Baukosten ist angesichts der Vergütungsstruktur nicht zu erbringen.

3. Haben sich bisher in der Betriebsphase Abweichungen ergeben (insbesondere für Betriebs-Kosten, Umfang und Qualität des Facility Managements)?

Der Betriebsdienst wird seit dem 01.10.2011 durch Konzessionsnehmer auf der gesamten Konzessionsstrecke durchgeführt. Dabei wurde eine vom Konzessionsbeginn abweichende Terminierung des Betriebsbeginns gewählt, um dem Konzessionsnehmer eine sachgerechte Organisation des Betriebsdienstes zu ermöglichen. Die Umsetzung des Betriebsdienstes erfolgte bislang vertragskonform. Ein gesonderter Nachweis über die Betriebsdienstkosten ist angesichts der Vergütungsstruktur nicht zu erbringen.

4. Falls sich Abweichungen in der Betriebsphase ergeben haben, sind sie zurückzuführen
   - auf auftragsgeberseitige Bedarfsänderungen?
   - auf einvernehmliche Vertragsanpassungen seit Vertragsabschluss?
   - auf mangelhafte/nicht vertragskonforme Leistungserbringung in der Betriebsphase?
   - auf Terminverschiebungen?
   - auf Betriebsstörungen?
   - auf Gründe außerhalb des Vertragswerkes, wie z.B. gesetzliche Änderungen?
   - andere Gründe bitte erläutern

Siehe Antwort zu Frage 3.

5. Gibt es eine systematische Erfolgskontrolle in der Betriebsphase gem. VV Nr. 2.2 zu § 7 BHO (Zielerreichungskontrolle, Wirkungskontrolle, Wirtschaftlichkeitskontrolle)?

Der Zuschlag für ein ÖPP-Projekt im Bundesfernstraßenbereich setzt nach § 7 Abs. 2 BHO jeweils die Wirtschaftlichkeit der ÖPP-Vergabe gemäß der abschließenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchung voraus. Mit Vertragsbeginn wird für die ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich ein „systematisches Prüfverfahren“ als „Vertragsmanagement“ eingeführt. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat mit Unterstützung der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH im Februar 2013 dafür eine Arbeitsanleitung „Vertragsmanagement ÖPP-Projekte für die Durchführung des Vertragsmanagements, mit Berichterstattung“ bekanntgegeben.

6. Wenn nein, ist eine solche systematische Erfolgskontrolle geplant?

Siehe Antwort zu Frage 5.

7. Wie stellt sich nach Ihrer Einschätzung die tatsächliche Entwicklung des ÖPP-Projektes im Vergleich zu den Annahmen zum Zeitpunkt der abschließenden WU dar?
   - Hätte die tatsächliche Entwicklung die Annahmen und Ergebnisse der abschließenden WU verändert?
   - Hätte die tatsächliche Entwicklung auch die Annahmen des PSC verändert?

Derartige Erhebungen führt das BMVI für ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich nicht systematisch durch. Gleichwohl ist zu konstatieren, dass sich die bei ÖPP erwarteten Wirtschaftlichkeitsvorteile bislang im Bundesfernstraßenbereich weitgehend bestätigt haben. Im Übrigen behandelt das BMVI die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen für ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich vertraulich, denn das Bekanntwerden der detaillierten Informationen wäre geeignet, fiskalische Interessen des Bundes im Wirtschaftsverkehr zu beeinträchtigen. Das Wettbewerbsgeheimnis für künftige ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich darf nicht gefährdet werden.

8. Stellen sich im Lichte dieser Betrachtungen die Risiken jetzt anders dar als zum Zeitpunkt der abschließenden WU?
   - welche Risiken wurden in der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung berücksichtigt?
   - sind berücksichtigte Risiken bisher aufgetreten?
   - sind unerwartete Risiken bisher aufgetreten?
   - würden Sie heute die Risikoverteilung zwischen öffentlichem und privatem Partner anders gestalten?

Siehe Antwort zu Frage 7.

9. Hat es Abweichungen von den in der abschließenden WU angenommenen Service-/Betriebs-/Qualitäten gegeben?

Siehe Antwort zu Frage 7.

10. Wie beurteilen Sie die Flexibilität der vertraglichen Gestaltung im Hinblick auf die langfristige Bindung?

Das BMVI beurteilt die bisher abgeschlossenen projektspezifischen Konzessions- bzw. Projektverträge für ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich weitgehend positiv. Für künftige ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich werden die jeweils abzuschließenden Verträge auf Grund der gewonnenen Erfahrungen und der jeweiligen Projektspezifika kontinuierlich weiterentwickelt.

11. Wurden Instrumente/Regelungen im Vertragswerk berücksichtigt zu

    - Vertragsanpassungen (z.B. bei Vertragsstörungen, Leistungsänderungen, Modifikationen, Indexbindung)?
    - Schlichtung von Meinungsverschiedenheiten?
    - Qualitätssicherung im Betrieb?
    - Sonstige Flexibilisierungen?

Das BMVI wird in Kürze einen „Mustervertrag für ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich“ auf seiner Internet-Seite veröffentlichen. Aus diesem Mustervertrag wird u.a. ersichtlich werden, dass beispielsweise Regelungen zu Vertragsstörungen, zu Leistungsänderungen, zur Indexierung und zu Schlichtungsverfahren sowie auch Regelungen zur Hebung von Qualitätsanreizen in den bisher abgeschlossenen Konzessions- bzw. Projektverträgen für ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich enthalten sind.

12. Haben diese vertraglichen Regelungen

    - bisher zu vertretbaren Ergebnissen geführt?
    - bereits Anwendung gefunden?

Siehe Antwort zu Frage 10.

13. Liegen Ihnen konkrete Informationen zur Zufriedenheit vor in Bezug auf

    - Nutzer?
    - Öffentlichkeit?
    - Projektbeteiligte?

    Wenn nein, wie schätzen Sie die Zufriedenheit ein in Bezug auf

    - Nutzer?
    - Öffentlichkeit?
    - Projektbeteiligte?

Die Fragen 13 und 14 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Von einer projektbezogenen Zufriedenheitseinschätzung wird abgesehen.

Generell gilt: Das BMVI und die Straßenbauverwaltungen der Länder haben durch die vier laufenden A-Modell-Pilotprojekte (sog. 1. ÖPP-Staffel) erste belastbare ÖPP-Erfahrungen gewonnen, die zur Weiterverfolgung von Betreibermodellen im Bundesfernstraßenbereich ermutigen. Alle vier A-Modell-Pilotprojekte wurden jeweils vor dem vertraglich vereinbarten Fertigstellungstermin für den Verkehr freigegeben. Insgesamt handelt es sich um rund 230 km Konzessionsstrecke auf Autobahnen, davon wurden rund 176 km sechsstreifig ausgebaut.

Mit der Auswahl von neun weiteren ÖPP-Projekten, die insgesamt rund 540 km Vertragsstrecke umfassen, wurde dieser Weg konsequent weiter beschritten (sog. 2.ÖPP-Staffel). Der Fokus liegt auch hierbei auf vom zunehmenden (Lkw-)Verkehr hochbelasteten Autobahnmagistralen mit (gem. Bedarfsplan) vordringlichem Ausbau- und/ oder Erhaltungsbedarf. Von den neun Projekten der 2. Staffel wurden die ÖPP-Projekte auf der A 9 AS Lederhose – Landesgrenze Thüringen/Bayern und A 8 Ulm – Augsburg bereits fertiggestellt und sind unter Verkehr. Ein ÖPP-Projekte befindet sich derzeit in Bau, nämlich die A 7 Bordesholm – Hamburg (Schleswig-Holstein/Hamburg), für drei weitere Projekte der 2. Staffel laufen die ÖPP-Vergabeverfahren (A 94 Forstinning – Marktl (Bayern), A 7 Salzgitter – Göttingen (Niedersachsen), A 6 Weinsberg – Wiesloch/Rauenberg (Baden-Württemberg)). Weitere ÖPP-Vergabestarts sind für 2015 vorgesehen.

Ende April 2015 hat das BMVI in Abstimmung mit dem Bundesministerium der Finanzen eine „Neue Generation" ÖPP im Bundesfernstraßenbereich auf den Weg gebracht. Die „Neue Generation" ÖPP umfasst 11 Projekte mit insgesamt rund 670 km Bundesfernstraßen (Autobahnen und Bundesstraßen) und einem Bauvolumen von insgesamt rund 7,5 Mrd. Euro; hinzu kommen weitere rund 7,5 Mrd. Euro für die weiteren Leistungsbestandteile von ÖPP-Projekten, (anteilige) Finanzierung, Betrieb und Erhaltung. Am 29.05.2015 wurde bereits das ÖPP-Vergabeverfahren für das 1. Projekt der „Neuen Generation" ÖPP (A 10/A 24 Neuruppin – Pankow (Brandenburg)) gestartet.

Die Motivation des BMVI, ÖPP im Bundesfernstraßenbereich voranzutreiben, beruht insbesondere auf folgenden Gründen:

- *Notwendige Straßenbaumaßnahmen schneller und effizienter umsetzen,*
- *Stau und durch Stau verursachte volkswirtschaftliche Nachteile minimieren,*
- *Schaffung eines Rahmens für Anlagemöglichkeiten für privates Kapital.*

Die Kritik des Bundesrechnungshofes (BRH) an ÖPP im Bundesfernstraßenbereich teilt das BMVI nicht. Das BMVI hat gegenüber dem Rechnungsprüfungsausschuss des Deutschen Bundestages (RPA) eine ausführliche Stellungnahme zu dem Bericht des BRH vom 04.06.2014 nach § 88 Abs. 2 BHO über Öffentlich Private Partnerschaften (ÖPP) als Beschaffungsvariante im Bundesfernstraßenbau abgegeben. Die parlamentarischen Beratungen sind jedoch noch nicht abgeschlossen, da der RPA vom BMVI einen weiteren Bericht unter Beteiligung des BRH bis 31.12.2015 erbeten hat, in dem die Gemeinsamkeiten und Unterschiede in der Bewertung, aber auch Empfehlungen für eine Weiterentwicklung der ÖPP-Modelle als Beschaffungsvariante herausgearbeitet werden sollen. Deshalb wird das BMVI zur Kritik des BRH hier derzeit nicht detailliert Stellung nehmen.

14. Was würden Sie beim nächsten Mal anders machen?

Die Frage kann nicht projektspezifisch beantwortet werden. Auf Grund der gewonnenen Erfahrungen erfolgt eine kontinuierliche Weiterentwicklung der Konzessions- bzw. Projektverträge für ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich. Insbesondere der Vergütungsmechanismus wurde von einer verkehrsmengenabhängigen Vergütung hin zu einer verfügbarkeitsbasierten Vergütung weiterentwickelt und deutlich vereinfacht.

15. Sonstige Besonderheiten, Hinweise oder Anmerkungen

Keine Angabe.

Anhang 6

Fragebogen ÖPP-Projekte Bund (Stichtag: 1. Januar 2015 für den Eintritt in die Betriebsphase)

Bitte fügen Sie eine kurze Projektbeschreibung bei:

ÖPP-Projekt A 9 Lederhose – Landesgrenze Thüringen/Bayern (Thüringen)

Die A 9 verbindet Berlin über die mitteldeutschen Industriezentren mit Nordbayern und München. Die sechsstreifige Erweiterung im Streckenabschnitt vom Hermsdorfer Kreuz bis zur Landesgrenze Thüringen/Bayern ist Bestandteil des „Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nr. 12". Die A 9 wurde 1935/1936 mit zwei Fahrstreifen je Richtungsfahrbahn ohne Seitenstreifen errichtet. Dieser Querschnitt war nicht in der Lage, die gegenwärtige und künftige Verkehrsbelastung störungsfrei aufzunehmen und verkehrssicher abzuwickeln. Der Abschnitt zwischen der Anschlussstelle Lederhose und der Landesgrenze ist Gegenstand eines ÖPP-Projekts. Der sechsstreifige Ausbau auf 19 km ist seit November 2014 abgeschlossen. Angesichts des Projektzuschnitts liegt der Schwerpunkt in der Erhaltung der Vertragsstrecke; Betriebsleistungen sowie die (anteilige) Finanzierung sind weitere Leistungsbestandteile. Bei dem ÖPP-Projekt BAB A 9 handelt es sich um das bundesweit erste sog. „Verfügbarkeitsmodell" auf Bundesfernstraßen.

Zeitpunkt des Vertragsabschlusses:	*Vertragsbeginn am 01.10.2011*
Laufzeit des Vertrages:	*20 Jahre*
In der Betriebsphase seit:	*Betriebsbeginn am 01.05.2012, unter Verkehr (Fertigstellung Ausbau) seit 28.11.2014*
Ende der Betriebsphase:	*30.09.2031*
Gesamtprojektkosten:	*Gebundene Haushaltsmittel: 406.303 T€*
davon Investitionskosten:	*Baukosten für ÖPP-Projekte werden im Bundeshaushalt nicht gesondert aufgeführt*
Jahresvergütung 2015:	*für 2015: noch nicht bekannt* *verausgabt bis 2013: 100.443 T€* *bewilligt 2014: 21.473 T€*
davon, falls bekannt für Betrieb:	*Betriebskosten für ÖPP-Projekte werden im Bundeshaushalt nicht gesondert aufgeführt*

Bitte zu den einzelnen Fragen ggf. kurze Erläuterungen anführen

1. Ist das ÖPP-Projekt wie geplant in den Betrieb gegangen?
   Ja.

2. Haben sich Abweichungen während der Bauphase ergeben (insbesondere für Projekt-Kosten, Projekt-Größe/-Umfang, Bauqualität)?

Die vertraglich angesetzte Bauzeit betrug 3 Jahre. Der tatsächliche Baubeginn für den sechsstreifigen Ausbau erfolgte im April 2012. Die Ausbaustrecke über rd. 19 km konnte noch vor dem vertraglichen Fertigstellungstermin (30.11.2014) am 28.11.2014 für den Verkehr übergeben werden. Die Bauqualität wird insgesamt als vergleichbar mit konventionellen Baumaßnahmen bewertet. Ein gesonderter Nachweis über die Baukosten ist angesichts der Vergütungsstruktur nicht zu erbringen.

3. Haben sich bisher in der Betriebsphase Abweichungen ergeben (insbesondere für Betriebs-Kosten, Umfang und Qualität des Facility Managements)?

Wie vertraglich vorgesehen, wird der Betriebsdienst seit dem 01.05.2012 durch den Auftragnehmer auf der rd. 46 km langen Vertragsstrecke erbracht. Dabei wurde eine gegenüber dem Vertragsbeginn am 01.11.2011 abweichende Terminierung gewählt, um dem Auftragnehmer eine sachgerechte Organisation des Betriebsdienstes zu ermöglichen. Die Umsetzung des Betriebsdienstes erfolgt bislang, nach nicht gravierenden anfänglichen Anlaufschwierigkeiten, seit der 2. Jahreshälfte 2012 vertragskonform. Ein gesonderter Nachweis über die Betriebsdienstkosten ist angesichts der Vergütungsstruktur nicht zu erbringen.

4. Falls sich Abweichungen in der Betriebsphase ergeben haben, sind sie zurückzuführen

- auf auftragsgeberseitige Bedarfsänderungen?
- auf einvernehmliche Vertragsanpassungen seit Vertragsabschluss?
- auf mangelhafte/nicht vertragskonforme Leistungserbringung in der Betriebsphase?
- auf Terminverschiebungen?
- auf Betriebsstörungen?
- auf Gründe außerhalb des Vertragswerkes, wie z.B. gesetzliche Änderungen?
- andere Gründe bitte erläutern

Siehe Antwort zu Frage 3.

5. Gibt es eine systematische Erfolgskontrolle in der Betriebsphase gem. VV Nr. 2.2 zu § 7 BHO (Zielerreichungskontrolle, Wirkungskontrolle, Wirtschaftlichkeitskontrolle)?

Der Zuschlag für ein ÖPP-Projekt im Bundesfernstraßenbereich setzt nach § 7 Abs. 2 BHO jeweils die Wirtschaftlichkeit der ÖPP-Vergabe gemäß der abschließenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchung voraus. Mit Vertragsbeginn wird für die ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich ein „systematisches Prüfverfahren" als „Vertragsmanagement" eingeführt. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat mit Unterstützung der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH im Februar 2013 dafür eine Arbeitsanleitung „Vertragsmanagement ÖPP-Projekte für die Durchführung des Vertragsmanagements, mit Berichterstattung" bekanntgegeben.

6. Wenn nein, ist eine solche systematische Erfolgskontrolle geplant?

Siehe Antwort zu Frage 5.

7. Wie stellt sich nach Ihrer Einschätzung die tatsächliche Entwicklung des ÖPP-Projektes im Vergleich zu den Annahmen zum Zeitpunkt der abschließenden WU dar?
   - Hätte die tatsächliche Entwicklung die Annahmen und Ergebnisse der abschließenden WU verändert?
   - Hätte die tatsächliche Entwicklung auch die Annahmen des PSC verändert?

Derartige Erhebungen führt das BMVI für ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich nicht systematisch durch. Gleichwohl ist zu konstatieren, dass sich die bei ÖPP erwarteten Wirtschaftlichkeitsvorteile bislang im Bundesfernstraßenbereich weitgehend bestätigt haben. Im Übrigen behandelt das BMVI die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen für ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich vertraulich, denn das Bekanntwerden der detaillierten Informationen wäre geeignet, fiskalische Interessen des Bundes im Wirtschaftsverkehr zu beeinträchtigen. Das Wettbewerbsgeheimnis für künftige ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich darf nicht gefährdet werden.

8. Stellen sich im Lichte dieser Betrachtungen die Risiken jetzt anders dar als zum Zeitpunkt der abschließenden WU?
   - welche Risiken wurden in der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung berücksichtigt?
   - sind berücksichtigte Risiken bisher aufgetreten?
   - sind unerwartete Risiken bisher aufgetreten?
   - würden Sie heute die Risikoverteilung zwischen öffentlichem und privatem Partner anders gestalten?

Siehe Antwort zu Frage 7.

9. Hat es Abweichungen von den in der abschließenden WU angenommenen Service-/Betriebs-/Qualitäten gegeben?

Siehe Antwort zu Frage 7.

10. Wie beurteilen Sie die Flexibilität der vertraglichen Gestaltung im Hinblick auf die langfristige Bindung?

Das BMVI beurteilt die bisher abgeschlossenen projektspezifischen Konzessions- bzw. Projektverträge für ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich weitgehend positiv. Für künftige ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich werden die jeweils abzuschließenden Verträge auf Grund der gewonnenen Erfahrungen und der jeweiligen Projektspezifika kontinuierlich weiterentwickelt.

11. Wurden Instrumente/Regelungen im Vertragswerk berücksichtigt zu
    - Vertragsanpassungen (z.B. bei Vertragsstörungen, Leistungsänderungen, Modifikationen, Indexbindung)?

- Schlichtung von Meinungsverschiedenheiten?
- Qualitätssicherung im Betrieb?
- Sonstige Flexibilisierungen?

Das BMVI wird in Kürze einen „Mustervertrag für ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich“ auf seiner Internet-Seite veröffentlichen. Aus diesem Mustervertrag wird u.a. ersichtlich werden, dass beispielsweise Regelungen zu Vertragsstörungen, zu Leistungsänderungen, zur Indexierung und zu Schlichtungsverfahren sowie auch Regelungen zur Hebung von Qualitätsanreizen in den bisher abgeschlossenen Konzessions- bzw. Projektverträgen für ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich enthalten sind.

12. Haben diese vertraglichen Regelungen
    - bisher zu vertretbaren Ergebnissen geführt?
    - bereits Anwendung gefunden?

Siehe Antwort auf Frage 10.

13. Liegen Ihnen konkrete Informationen zur Zufriedenheit vor in Bezug auf
    - Nutzer?
    - Öffentlichkeit?
    - Projektbeteiligte?

14. Wenn nein, wie schätzen Sie die Zufriedenheit ein in Bezug auf
    - Nutzer?
    - Öffentlichkeit?
    - Projektbeteiligte?

Die Fragen 13 und 14 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Von einer projektbezogenen Zufriedenheitseinschätzung wird abgesehen.

Generell gilt: Das BMVI und die Straßenbauverwaltungen der Länder haben durch die vier laufenden A-Modell-Pilotprojekte (sog. 1. ÖPP-Staffel) erste belastbare ÖPP-Erfahrungen gewonnen, die zur Weiterverfolgung von Betreibermodellen im Bundesfernstraßenbereich ermutigen. Alle vier A-Modell-Pilotprojekte wurden jeweils vor dem vertraglich vereinbarten Fertigstellungstermin für den Verkehr freigegeben. Insgesamt handelt es sich um rund 230 km Konzessionsstrecke auf Autobahnen, davon wurden rund 176 km sechsstreifig ausgebaut.

Mit der Auswahl von neun weiteren ÖPP-Projekten, die insgesamt rund 540 km Vertragsstrecke umfassen, wurde dieser Weg konsequent weiter beschritten (sog. 2.ÖPP-Staffel). Der Fokus liegt auch hierbei auf vom zunehmenden (Lkw-)Verkehr hochbelasteten Autobahnmagistralen mit (gem. Bedarfsplan) vordringlichem Ausbau- und/ oder Erhaltungsbedarf. Von den neun Projekten der 2. Staffel wurden die ÖPP-Projekte auf der A 9 AS Lederhose – Landesgrenze Thüringen/Bayern und A 8 Ulm – Augsburg bereits

fertiggestellt und sind unter Verkehr. Ein ÖPP-Projekte befindet sich derzeit in Bau, nämlich die A 7 Bordesholm – Hamburg (Schleswig-Holstein/Hamburg), für drei weitere Projekte der 2. Staffel laufen die ÖPP-Vergabeverfahren (A 94 Forstinning – Marktl (Bayern), A 7 Salzgitter – Göttingen (Niedersachsen), A 6 Weinsberg – Wiesloch/Rauenberg (Baden-Württemberg)). Weitere ÖPP-Vergabestarts sind für 2015 vorgesehen.

Ende April 2015 hat das BMVI in Abstimmung mit dem Bundesministerium der Finanzen eine „Neue Generation“ ÖPP im Bundesfernstraßenbereich auf den Weg gebracht. Die „Neue Generation“ ÖPP umfasst 11 Projekte mit insgesamt rund 670 km Bundesfernstraßen (Autobahnen und Bundesstraßen) und einem Bauvolumen von insgesamt rund 7,5 Mrd. Euro; hinzu kommen weitere rund 7,5 Mrd. Euro für die weiteren Leistungsbestandteile von ÖPP-Projekten, (anteilige) Finanzierung, Betrieb und Erhaltung. Am 29.05.2015 wurde bereits das ÖPP-Vergabeverfahren für das 1. Projekt der „Neuen Generation“ ÖPP (A 10/A 24 Neuruppin – Pankow (Brandenburg)) gestartet.

Die Motivation des BMVI, ÖPP im Bundesfernstraßenbereich voranzutreiben, beruht insbesondere auf folgenden Gründen:

- *Notwendige Straßenbaumaßnahmen schneller und effizienter umsetzen,*
- *Stau und durch Stau verursachte volkswirtschaftliche Nachteile minimieren,*
- *Schaffung eines Rahmens für Anlagemöglichkeiten für privates Kapital.*

Die Kritik des Bundesrechnungshofes (BRH) an ÖPP im Bundesfernstraßenbereich teilt das BMVI nicht. Das BMVI hat gegenüber dem Rechnungsprüfungsausschuss des Deutschen Bundestages (RPA) eine ausführliche Stellungnahme zu dem Bericht des BRH vom 04.06.2014 nach § 88 Abs. 2 BHO über Öffentlich Private Partnerschaften (ÖPP) als Beschaffungsvariante im Bundesfernstraßenbau abgegeben. Die parlamentarischen Beratungen sind jedoch noch nicht abgeschlossen, da der RPA vom BMVI einen weiteren Bericht unter Beteiligung des BRH bis 31.12.2015 erbeten hat, in dem die Gemeinsamkeiten und Unterschiede in der Bewertung, aber auch Empfehlungen für eine Weiterentwicklung der ÖPP-Modelle als Beschaffungsvariante herausgearbeitet werden sollen. Deshalb wird das BMVI zur Kritik des BRH hier derzeit nicht detailliert Stellung nehmen.

15. Was würden Sie beim nächsten Mal anders machen?

Die Frage kann nicht projektspezifisch beantwortet werden. Auf Grund der gewonnenen Erfahrungen erfolgt eine kontinuierliche Weiterentwicklung der Konzessions- bzw. Projektverträge für ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich. Insbesondere der Vergütungsmechanismus wurde von einer verkehrsmengenabhängigen Vergütung hin zu einer verfügbarkeitsbasierten Vergütung weiterentwickelt und deutlich vereinfacht.

16. Sonstige Besonderheiten, Hinweise oder Anmerkungen

Keine Angabe.

Anhang 7

Fragebogen ÖPP-Projekte Bund
(Stichtag: 1. Januar 2015 für den Eintritt in die Betriebsphase)

Bitte fügen Sie eine kurze Projektbeschreibung bei:

Bei dem Projekt Fürst-Wrede-Kaserne handelt es sich um das bisher einzige realisierte ÖPP-Hochbauprojekt (Öffentlich-Private Partnerschaft) im Geschäftsbereich des BMVg. Der mit der Firma HOCHTIEF im März 2008 geschlossene Vertrag umfasst die Planung, den Bau und die Sanierung der Kaserne einschließlich der Finanzierung sowie den Betrieb über den Gesamtzeitraum von 20 Jahren. Das Gesamtvolumen beträgt rund 164 Mio. €. Der private Partner hat innerhalb der vorgegebenen Zeit von rund 20 Monaten die Kaserne umfänglich modernisiert.

Zu den Aufgaben des privaten Partners zählt neben der Planung, dem Bau, der Sanierung und der Finanzierung insbesondere der Betrieb der Liegenschaft. Hierzu gehören u. a. die Instandhaltung der Gebäude, der Bauteile und der technischen Anlagen, die Reinigung und Pflege der Außenanlagen, die Gebäudereinigung, der Winterdienst, die Möblierung, die Objektsicherung und die Ver- und Entsorgung der Liegenschaft mit Medien.

Zeitpunkt des Vertragsabschlusses:	15. März 2008 (Rahmenvereinbarung) 7. April 2008 (Bau- und Facility-Management-Vertrag m. Projektgesellschaft (BFMV))
Laufzeit des Vertrages:	20 Jahre
In der Betriebsphase seit:	15. März 2008
Ende der Betriebsphase:	14. März 2028
Gesamtprojektkosten:	164 Mio Euro
davon Investitionskosten:	ca. 60 Mio Euro
Jahresvergütung 2015:	ca. 10 Mio Euro
davon, falls bekannt für Betrieb:	ca. 4,5 Mio Euro

Bitte zu den einzelnen Fragen ggf. kurze Erläuterungen anführen

1. Ist das ÖPP-Projekt wie geplant in den Betrieb gegangen?

   Ja.

2. Haben sich Abweichungen während der Bauphase ergeben (insbesondere für Projekt-Kosten, Projekt-Größe/-Umfang, Bauqualität)?

   Ja, in geringem Umfang.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass es dem privaten Partner innerhalb der vorgegebenen Zeit gelungen ist, die Kaserne umfänglich zu modernisieren.

Es gab z.B. Abweichungen zwischen dem in der Aufgaben- und Leistungsbeschreibung dargestellten Zustand und den bei Vertragsbeginn vorgefundenen Zustand eines Gebäudes (zusätzliche Dachsanierung wegen Undichtigkeit). Allerdings konnte auch eine ursprünglich vertraglich vereinbarte Leistung des privaten Partners entfallen. Zusätzliche Haushaltsmittel wurden nicht benötigt.

3. Haben sich bisher in der Betriebsphase Abweichungen ergeben (insbesondere für Betriebs-Kosten, Umfang und Qualität des Facility Managements)?

Ja, in geringem Umfang.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass der private Partner die in der outputorientierten Aufgaben- und Leistungsbeschreibung definierten Ergebnisse und Anforderungen im Liegenschaftsbetrieb bislang in vollem Umfang erbracht hat.

Ein Beispiel für eine Abweichung in der Betriebsphase ist die Errichtung einer Hindernisbahn, die im konventionellen Verfahren durch die Bauverwaltung gebaut wurde. Die Inbetriebnahme erfolgte im September 2009, also nach Vertragsabschluss mit dem privaten Partner. Die notwendigen Betriebsleistungen (Wartung, Inspektion und Instandhaltung) für diese Anlage wurden durch eine Änderungsvereinbarung nachträglich aufgenommen.

4. Falls sich Abweichungen in der Betriebsphase ergeben haben, sind sie zurückzuführen
- auf auftragsgeberseitige Bedarfsänderungen?

Ja.

Im Rahmen von ÖPP werden nicht alle Risiken vom privatwirtschaftlichen Auftragnehmer getragen. Einige Risiken sind unter Beachtung von Wirtschaftlichkeitsgesichtspunkten und einer effizienten Risikoverteilung auch beim Bund als Auftraggeber verblieben. Dementsprechend ist es bei ÖPP zwingend erforderlich, dass beim Eintreten von nicht dem Auftragnehmer übertragenen Risiken Änderungsvereinbarungen mit der Folge des Entstehens von Zahlungsverpflichtungen des Bundes geschlossen werden können. Auch in den Folgejahren wird weiterhin die Notwendigkeit der Anpassung des Vertragswerkes an geänderte Rahmenbedingungen (bspw. neue gesetzliche oder bundeswehrinterne Vorschriften oder neue Bedarfsforderungen des Nutzers) bestehen.

- auf einvernehmliche Vertragsanpassungen seit Vertragsabschluss?

Ja.

- auf mangelhafte/nicht vertragskonforme Leistungserbringung in der Betriebsphase?

Nein

- auf Terminverschiebungen?

Nein

- auf Betriebsstörungen?

Nein

- auf Gründe außerhalb des Vertragswerkes, wie z.B. gesetzliche Änderungen?

Ja, z.B. der nachträgliche Einbau von Rauchwarnmeldern.

- andere Gründe bitte erläutern:

Auf Grund einer zweigeteilten Betreiberverantwortung für ein Gebäude kam es im Betrieb immer wieder zu Unstimmigkeiten. Es ist nunmehr beabsichtigt, die Betreiberverantwortung in eine Hand zu geben und dem privaten Partner zu übertragen. Dies hat eine Änderungsvereinbarung zur Folge. Die Beanspruchung zusätzlicher Haushaltsmittel wird jedoch nicht erforderlich.

5. Gibt es eine systematische Erfolgskontrolle in der Betriebsphase gem. VV Nr. 2.2 zu § 7 BHO (Zielerreichungskontrolle, Wirkungskontrolle, Wirtschaftlichkeitskontrolle)

   Ja, es wird jährlich ein Bericht zur begleitenden Erfolgskontrolle u. a. mit Zielerreichungs-, Wirkungs- und Wirtschaftlichkeitskontrolle gefertigt.

6. Wenn nein, ist eine solche systematische Erfolgskontrolle geplant?

   - entfällt –

7. Wie stellt sich nach Ihrer Einschätzung die tatsächliche Entwicklung des ÖPP-Projektes im Vergleich zu den Annahmen zum Zeitpunkt der abschließenden WU dar?

   - Hätte die tatsächliche Entwicklung die Annahmen und Ergebnisse der abschließenden WU verändert?

   Bisher nein.

   - Hätte die tatsächliche Entwicklung auch die Annahmen des PSC verändert?

   Die Erfolgskontrolle basiert ausschließlich auf der abschließenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (WU). Es verbietet sich daher eine Evaluation rückwirkend für den PSC vorzunehmen. Der wirtschaftliche Nachweis wird für die gesamte Laufzeit auf Grundlage der abschließenden WU durchgeführt. Die tatsächlichen Ausgaben für das Projekt

Fürst-Wrede-Kaserne liegen weiterhin unter den prognostizierten Werten der abschließenden WU.

8. Stellen sich im Lichte dieser Betrachtungen die Risiken jetzt anders dar als zum Zeitpunkt der abschließenden WU?
   Nein
   - welche Risiken wurden in der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung berücksichtigt?
   Die Risiken des Betriebes gliedern sich, wie in der konventionellen Lösung, in drei wesentliche Gruppen: Betriebs-, Instandhaltungs- und Ver- und Entsorgungsrisiken.
   - sind berücksichtigte Risiken bisher aufgetreten?
   Ja, in geringfügigem Umfang – z. B. Leckage im Trinkwasserleitungsnetz
   - sind unerwartete Risiken bisher aufgetreten?
   Nein
   - würden Sie heute die Risikoverteilung zwischen öffentlichem und privatem Partner anders gestalten?
   Nein

9. Hat es Abweichungen von den in der abschließenden WU angenommenen Service-/Betriebs-/Qualitäten gegeben?
   Nein

10. Wie beurteilen Sie die Flexibilität der vertraglichen Gestaltung im Hinblick auf die langfristige Bindung?
    Die langfristige Bindung stellt kein Negativkriterium dar. Die Flexibilität ist dahingehend eingeschränkt, dass die meisten Änderungen auch Auswirkungen auf die Betriebskostenrate haben und eine Vertragsanpassung erforderlich machen. Dies führt aber auch dazu, dass die Notwendigkeit von Änderungen sehr genau geprüft wird, insbesondere im Hinblick auf langfristige monetäre Verpflichtungen ggü. dem privaten Partner.

11. Wurden Instrumente/Regelungen im Vertragswerk berücksichtigt zu
    - Vertragsanpassungen (z.B. bei Vertragsstörungen, Leistungsänderungen, Modifikationen, Indexbindung)?
    Ja. Im Jahr 2013 wurde der Zins- und Tilgungsplan für die Baukostenrate auf Grund der positiven Zinsentwicklung angepasst, so dass die Baukostenrate gesenkt werden konnte.

    - Schlichtung von Meinungsverschiedenheiten?

Im Bau- und Facility-Management-Vertrag ist das Schiedsverfahren geregelt. Alle schiedsfähigen Streitigkeiten zwischen den Parteien im Zusammenhang mit diesem Vertrag oder über dessen Wirksamkeit werden von einem mit drei Personen besetzten Schiedsgericht nach der Schiedsgerichtsordnung unter Ausschluss des ordentlichen Rechtswegs endgültig entschieden. Bis dato konnten alle Meinungsverschiedenheiten partnerschaftlich (auch während der Bauphase) zwischen den Beteiligten gelöst werden.

- Qualitätssicherung im Betrieb?

Insgesamt ist festzustellen, dass sich die vertraglich geregelten Instrumente zur Überwachung der Erbringung der Betriebsleistungen in der Praxis bewährt haben. Das computergesteuerte Helpdesk-System, welches 24 Stunden/7Tage pro Woche zur Verfügung steht, wurde als zentrales Instrument zur Meldung und Dokumentation von Mängeln, Störungen, Schlechtleistungen und Verfehlungen eingerichtet.

Die vertraglich vereinbarten Vergütungsmechanismen bei nachgewiesenen Schlechtleistungen haben sich in der Praxis bewährt. Bisher waren Vergütungsabzüge für mangelhafte Leistungen nur im geringen Umfang vorzunehmen.

- Sonstige Flexibilisierungen?

Nein

12. Haben diese vertraglichen Regelungen

- bisher zu vertretbaren Ergebnissen geführt?
- bereits Anwendung gefunden?

Die Liegenschaft befindet sich in einem guten Zustand, der auch vertraglich geschuldet ist. Im Ergebnis ist festzustellen, dass der private Partner die in der outputorientierten Aufgaben- und Leistungsbeschreibung definierten Ergebnisse und Anforderungen sowohl bei der Umsetzung der Bauleistungen als auch im Liegenschaftsbetrieb in vollem Umfang erbracht hat.

13. Liegen Ihnen konkrete Informationen zur Zufriedenheit vor in Bezug auf

- Nutzer?

Ja. Nutzerzufriedenheitsbefragungen sind vertraglich geregelt. Die während der bisherigen Vertragslaufzeit erfolgten Befragungen sowie der regelmäßig stattfindende Informationsaustausch mit den Nutzern vor Ort bestätigen, dass die Nutzer in der Kaserne mit der Quantität und Qualität der Leistungserbringung durch den privaten Partner insgesamt sehr zufrieden sind.

- Öffentlichkeit?

Ja. Die positiven Äußerungen der Kasernenbesucher zum Zustand der Liegenschaft, lassen einen guten Zufriedenheitsgrad erkennen.

- Projektbeteiligte?

Ja, wird vierteljährlich im gemeinsamen Jour Fixe Protokoll festgehalten.

14. Wenn nein, wie schätzen Sie die Zufriedenheit ein in Bezug auf

- Nutzer? Entfällt
- Öffentlichkeit? Entfällt
- Projektbeteiligte? Entfällt

15. Was würden Sie beim nächsten Mal anders machen?

- entfällt –

16. Sonstige Besonderheiten, Hinweise oder Anmerkungen:

- entfällt -

Anhang 8

Fragebogen ÖPP-Projekte Bund
(Stichtag: 1. Januar 2015 für den Eintritt in die Betriebsphase)

Bitte fügen Sie eine kurze Projektbeschreibung bei:

Neubau des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF) in Berlin-Mitte in prominenter Lage am Kapelle-Ufer auf einem Grundstück östlich des Berliner Hauptbahnhofs, unmittelbar am Spreebogen und gegenüber von Bundeskanzleramt und Reichstag.

Die gegenwärtig auf drei Standorte verteilten Berliner Beschäftigten des BMBF erhalten mit dem Neubau erstmals und dauerhaft eine gemeinsame Unterbringung. Gleichzeitig bietet der Neubau mit einer Bruttogeschossfläche von rund 54.000 m^2 adäquate Erweiterungsmöglichkeiten. Vom Ministerium vorerst nicht benötigte Flächen werden von der BImA anderweitig vermietet.

Zeitpunkt des Vertragsabschlusses:	01./03. August 2011
Laufzeit des Vertrages:	bis 31.07.2041
In der Betriebsphase seit:	01. August 2014
Ende der Betriebsphase:	31.07.2041
Gesamtprojektkosten:	rd. 310 Mio. €
davon Investitionskosten:	rd. 115,9 Mio. €
Jahresvergütung 2015:	6.113.475 €
davon, falls bekannt für Betrieb	zusätzlich rund 220.000 €

Bitte zu den einzelnen Fragen ggf. kurze Erläuterungen anführen

1. Ist das ÖPP-Projekt wie geplant in den Betrieb gegangen?
   (bitte beschreiben Sie ggfs. die Abweichungen)

   Das Bauvorhaben wurde zum geplanten Termin fertiggestellt und in Betrieb genommen.

2. Haben sich Abweichungen während der <u>Bauphase</u> ergeben (insbesondere für Projekt-Kosten, Projekt-Größe/-Umfang, Bauqualität)?

Es haben sich Abweichungen aufgrund folgender Faktoren ergeben:

a) Es wurden in einem nicht erwarteten Umfang Altlasten auf dem Grundstück vorgefunden.
b) Anpassungen der Leistungsgrenze (Vorwegnahme der erst für das HDZ geplanten Leistungsteile in den Außenanlagen).
c) Optionale Leistungen wurden im Voraus abgerufen, zur Sicherung günstiger Einkaufskonditionen. Dies betrifft die Möblierung und die Erstausstattung.
d) Anpassungen an aktuelle technische Standards.

3. Haben sich bisher in der <u>Betriebsphase</u> Abweichungen ergeben (insbesondere für Betriebs-Kosten, Umfang und Qualität des Facility Managements)?

Da sich die Liegenschaft erst seit 01. August 2014 im Betrieb befindet, kann hierzu noch keine fundierte Aussage getroffen werden. Fehleinschätzungen des Bedarfs sind momentan nicht erkennbar.

4. Falls sich Abweichungen in der <u>Betriebsphase</u> ergeben haben, sind sie zurückzuführen

- auf auftragsgeberseitige Bedarfsänderungen?
  Bis jetzt wurden keine Änderungen veranlasst

- auf einvernehmliche Vertragsanpassungen seit Vertragsabschluss?
  Ja

- auf mangelhafte/nicht vertragskonforme Leistungserbringung in der Betriebsphase?
  Nein

- auf Terminverschiebungen?
  Entfällt

- auf Betriebsstörungen?
  Entfällt

- auf Gründe außerhalb des Vertragswerkes, wie z.B. gesetzliche Änderungen?
  Entfällt

- andere Gründe bitte erläutern
  Entfällt

5. Gibt es eine systematische Erfolgskontrolle in der Betriebsphase gem. VV Nr. 2.2 zu § 7 BHO (Zielerreichungskontrolle, Wirkungskontrolle, Wirtschaftlichkeitskontrolle)

   Die Abteilung FN 6 der Direktion Berlin der Bundesanstalt überwacht die Anwendung des Vertrages permanent. Geplant ist darüber hinaus, nach Vorliegen geeigneter Kennzahlen der Liegenschaft und vergleichbarer Projekte, eine Benchmark-Untersuchung vorzunehmen.

6. Wenn nein, ist eine solche systematische Erfolgskontrolle geplant?

   Siehe Nr. 5

7. Wie stellt sich nach Ihrer Einschätzung die tatsächliche Entwicklung des ÖPP-Projektes im Vergleich zu den Annahmen zum Zeitpunkt der abschließenden WU dar?

   - Hätte die tatsächliche Entwicklung die Annahmen und Ergebnisse der abschließenden WU verändert?

     Die Entwicklung am privaten Finanzmarkt hätte möglicherweise dazu geführt, dass der private Finanzierungsanteil gegebenenfalls geringer ausgefallen wäre als im ausgeschriebenen Verfahren zu Grunde gelegt

   - Hätte die tatsächliche Entwicklung auch die Annahmen des PSC verändert?
     Nein

8. Stellen sich im Lichte dieser Betrachtungen die Risiken jetzt anders dar als zum Zeitpunkt der abschließenden WU?

   - welche Risiken wurden in der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung berücksichtigt?
   - sind berücksichtigte Risiken bisher aufgetreten?
     Baugrundrisiko und Gesetzesänderungsrisiko

- sind unerwartete Risiken bisher aufgetreten?
  Nein

- würden Sie heute die Risikoverteilung zwischen öffentlichem und privatem Partner anders gestalten?
  Nein

9. Hat es Abweichungen von den in der abschließenden WU angenommenen Service-/Betriebs-/Qualitäten gegeben?

   Nein

10. Wie beurteilen Sie die Flexibilität der vertraglichen Gestaltung im Hinblick auf die langfristige Bindung?

    Die vertraglich vereinbarte Flexibilität erscheint angemessen.

11. Wurden Instrumente/Regelungen im Vertragswerk berücksichtigt zu

    - Vertragsanpassungen (z.B. bei Vertragsstörungen, Leistungsänderungen, Modifikationen, Indexbindung)?
      Zu möglichen Vertragsanpassungen wurden umfangreiche Regelungen getroffen.

    - Schlichtung von Meinungsverschiedenheiten?
      Ja

    - Qualitätssicherung im Betrieb?
      Ja

    - Sonstige Flexibilisierungen?
      Ja

12. Haben diese vertraglichen Regelungen

    - bisher zu vertretbaren Ergebnissen geführt?
      Ja

- bereits Anwendung gefunden?
  Ja, in Bezug auf Anpassungen an den tatsächlichen Bedarf

13. Liegen Ihnen konkrete Informationen zur Zufriedenheit vor in Bezug auf
- Nutzer?

Für den Nutzer BMBF war es von großem Vorteil, dass er von Anfang an intensiv in den Planungs- und Umsetzungsprozess eingebunden war. Dadurch ist es gelungen, ein eng auf den konkreten Bedarf und die Spezifika des Nutzers zugeschnittenes Gebäude zu erhalten, das bei den Beschäftigten eine große Akzeptanz erfährt

- Öffentlichkeit?

Die Öffentlichkeit hat ihre anfängliche Skepsis gegenüber dem Projekt aufgegeben, Vorurteile konnten aufgehoben werden. Dazu hat sicherlich der reibungslose Bauverlauf und die Termin- und Kostenwahrung sowie die gelungene Architektur des Gebäudes beigetragen. Es ist allerdings weiterhin festzustellen, dass Fragestellungen jeweils aus einer bereits gebildeten Position heraus (pro oder contra) an die Projektbeteiligten gerichtet werden

- Projektbeteiligte?

Der **Auftragnehmer** BMBF ist mit dem Verlauf und dem Ergebnis der Bauphase sehr zufrieden. Gleiches gilt für den seit Sommer planmäßig aufgenommenen Betrieb. Besonders hervorzuheben ist die sehr partnerschaftliche Zusammenarbeit zwischen den Vertragspartnern und Nutzern.

Im Verhältnis zum Vertragspartner fühlt sich die Bundesanstalt in ihrer Rolle als **Auftraggeber** richtig wahrgenommen.

Für die **PD** handelt es sich um ein hervorragendes Referenzprojekt, durch das gezeigt werden konnte, dass und wie in einem ÖPP-Verfahren eine gelungene Architektur und ein für den Nutzer funktionales Gebäude entsteht, bei dem auch eine erhebliche Verbesserung der Wirtschaftlichkeit erreicht wird.

Aus Sicht des **technischen Beraters,** Drees & Sommer, zeigt dieses ÖPP-Vorhaben, dass in einem wettbewerbsorientierten Bieterverfahren technische Innovationen entwickelt und vor dem Hintergrund des Betreibens des Gebäudes durch den privaten Partner auch zur Ausführungsreife weiterentwickelt werden können.

BBR: Die Rolle des BBR beschränkte sich auf die baufachliche Unterstützung bei der Bedarfsplanung, die PSC-Erstellung und die Mitwirkung im baufachlichen Bewertungsgremium. Darüber hinaus erfolgte eine teilweise baufachliche Beratung bei der Erstellung der Ausschreibungsunterlagen und im Verhandlungsverfahren.

Die partnerschaftliche Zusammenarbeit aller am Projekt fachlich Beteiligten bildet den Rahmen für die erfolgreiche Umsetzung und liefert im Ergebnis ein gelungenes Referenzprojekt für eine ÖPP-Umsetzung eines anspruchsvollen Bürogebäudes.

14. Wenn nein, wie schätzen Sie die Zufriedenheit ein in Bezug auf
    - Nutzer?
    - Öffentlichkeit?
    - Projektbeteiligte?

    Siehe Frage 13

15. Was würden Sie beim nächsten Mal anders machen?

    Eine Vollfinanzierung durch die Bundesanstalt wie beim Bauvorhaben HdZ (Haus der Zukunft) mit entsprechendem Sicherungskonzept sollte geprüft werden

16. Sonstige Besonderheiten, Hinweise oder Anmerkungen

    Die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben empfiehlt auf Grundlage ihrer bisherigen positiven Projekterfahrungen zukünftigen ÖPP-Bauherren, sich intensiv mit der Erstellung der Outputspezifikationen (ÖPP-Leistungsbeschreibung) für die Realisierung des angestrebten Bauvorhabens und der anschließenden langjährigen Betriebsphase der Immobilie zu befassen. Eine transparente und detaillierte Leistungsbeschreibung des ÖPP-Projektes ist aus Sicht der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben insofern unverzichtbar, da sie im Rahmen der ÖPP-Bau- und Betriebsphase der Immobilie ein effizientes Vertrags- und Kostenmanagement durch den Auftraggeber ermöglicht.

Anhang 9

Fragebogen ÖPP-Projekte Bund, hier: LH Bundeswehr Bekleidungsgesellschaft (LHBw) (Stichtag: 1. Januar 2015 für den Eintritt in die Betriebsphase)

Die im Jahr 2002 durch den Bund als Minderheitsgesellschafter (25,1 v.H.) zusammen mit zwei privaten Unternehmen (Lion Apparel Inc., USA, sowie Hellmann Worldwide Logistics GmbH & Co. KG, die über die LH Bekleidungsgesellschaft mbH & Co. KG zusammen über 74,9 v.H. der Geschäftsanteile an der LHBw verfügen) begründete Kooperation im Bekleidungswesen, die LH Bundeswehr Bekleidungsgesellschaft (LHBw), verfolgt insbesondere die folgenden gemeinsamen Ziele:

- Sicherstellung der Versorgung der zivilen Mitarbeiter und der Streitkräfte mit Bekleidung und persönlicher Ausrüstung,
- Reduzierung der Lagerbestände (Aufbrauchen von überzähligen Artikeln, Senkung des Beschaffungsvolumens, Aussonderung überschüssiger Artikel),
- Abbau nicht mehr benötigter Lagerkapazitäten (Senkung der Vorratshaltung auf zunächst einen 6- und später mit Zustimmung des Bundes 4,5- Monatsvorrat an Bekleidungsartikeln),
- Änderung des Beschaffungsverhaltens durch modernes Beschaffungsmanagement (Erweiterung des Beschaffungsmarktes, Orientierung an Beschaffungsstrategien),
- Einrichtung von Supply Chain Management-Strukturen,
- möglichst rasche Senkung der Personalausgaben,
- Erschließung des Drittkundenmarktes über Tochtergesellschaften.

Daneben sollte die LHBw zu einem wettbewerbsfähigen und profitablen Unternehmen entwickelt werden, das gegebenenfalls über eine oder mehrere Tochtergesellschaften auch Dritten Leistungen auf dem Gebiet der Bekleidungswirtschaft anbietet.

Zeitpunkt des Vertragsabschlusses:	Der Leistungsvertrag vom 30. August 2002 wurde mit Vertrag vom 16. Juli 2013 neu gefasst, mit 1. Änderungsvertrag vom 11. Dezember 2013 und zuletzt mit 2. Änderungsvertrag vom 10. März 2015 modifiziert. Der Kooperationsvertrag vom 13. August 2002 in der Fassung vom 31. Dezember 2009 wurde zuletzt am 17. April 2014 neu gefasst.
Laufzeit des Vertrages:	31. Juli 2016
In der Betriebsphase seit:	30. August 2002
Ende der Betriebsphase:	31. Juli 2016

Gesamtprojektkosten: 1,688 Mrd. € (gem. Aufstellung Übersichten - Teil X des Bundeshaushalts)

davon Investitionskosten: unbekannt

Jahresvergütung 2015:

Aus dem Haushalt 2015 werden 122.978.000 Euro zur Verfügung gestellt. Es besteht die Absicht, diesen Betrag für dringend notwendige weitere Maßnahmen in 2015 zu erhöhen.

davon, falls bekannt für Betrieb: Es sind aus Kapitel/Titel 1407/553 19 Gesellschaftskosten in Höhe von 37.500.000 Euro vorgesehen;

daneben und ergänzend Ausgaben für

- unentgeltlich beigestellte Infrastruktur (Betriebsausgaben, Ausgaben für Baumaßnahmen und Miete BImA (allesamt Kapitel 1412), im Referenzjahr 2012[1] wurden hierfür 35 Mio. € verausgabt, aktuelle Zahlen liegen nicht vor) und
- beigestelltes Personal (im Referenzjahr 2012 wurden hierfür 28 Mio. € bei Kapitel 1404 verausgabt, aktuelle Zahlen liegen nicht vor).

Bitte zu den einzelnen Fragen ggf. kurze Erläuterungen anführen

1. Ist das ÖPP-Projekt wie geplant in den Betrieb gegangen?

Ja

2. Haben sich Abweichungen während der <u>Bauphase</u> ergeben (insbesondere für Projekt-Kosten, Projekt-Größe/-Umfang, Bauqualität)?

nicht zutreffend, keine Bauphase

3. Haben sich bisher in der <u>Betriebsphase</u> Abweichungen ergeben (insbesondere für Betriebs-Kosten, Umfang und Qualität des Facility Managements)?

Ja

[1] Erstellung Ausgangslage im Rahmen des Projektes Optimiertes Bekleidungsmanagement 2016+ (Folgelösung)

4. Falls sich Abweichungen in der <u>Betriebsphase</u> ergeben haben, sind sie zurückzuführen

- auf auftragsgeberseitige Bedarfsänderungen?

Durch die Aussetzung der Wehrpflicht ergab sich eine auftraggeberseitige Anpassung des Bedarfs. Die Bedarfsänderung wurde im Zuge der Verhandlungen des 1. Änderungsvertrag des Leistungsvertrages (vom 11. Dezember 2013) mit der LHBw abgestimmt. Ausgleichsansprüche seitens der LHBw gegenüber dem Auftraggeber sind durch die Bedarfsänderung nicht entstanden.

- auf einvernehmliche Vertragsanpassungen seit Vertragsabschluss?

s.o.

- auf mangelhafte/nicht vertragskonforme Leistungserbringung in der Betriebsphase?

nein

- auf Terminverschiebungen?

Ja, Lieferschwierigkeiten insbesondere in 2014

- auf Betriebsstörungen?

a) Durch eine auftragnehmerseitige Software-Umstellung kam es zu nachhaltigen Störungen im Betriebsablauf und in der Datenqualität.

b) A grund der wirtschaftlichen Schieflage des LHBw-Konzerns (s.u. andere Gründe) wurde im 4. Quartal 2014 zeitweise eine Notgeschäftsführung eingesetzt, welche unmittelbar Auswirkungen (geringfügige Zeitverzögerung) auf die Einkleidung I./2015 hatte.

- auf Gründe außerhalb des Vertragswerkes, wie z.B. gesetzliche Änderungen?

Die Aussetzung der Wehrpflicht, als gesetzliche Änderung, beeinflusste die Betriebsphase (siehe Ergänzung zu auftraggeberseitige Bedarfsänderungen).

- andere Gründe bitte erläutern

Ab dem Jahr 2008 hatte der LHBw-Konzern internationales Drittgeschäft durch Eingliederung von Unternehmen aus der Schweiz, Frankreich, Großbritannien und Australien aufgebaut mit Produktlinien im Bereich Berufskleidung (insbesondere Feuerwehr, Justiz) und Corporate Fashion. Diese Geschäftsmodelle sind nach einigen positiven Effekten in der Anfangszeit mittlerweile sämtlich stark defizitär. Seit 2014 bestehen wirtschaftliche Schwierigkeiten des LHBw-Konzerns, resultierend aus dem defizitären Drittgeschäft der Tochtergesellschaft sowie der Enkelgesellschaften der LHBw. Die Defizite der Tochtergesellschaft führen dazu, dass die LHBw in 2014 ein negatives Jahresergebnis ausweisen wird, da die Verluste der Tochtergesellschaft basierend auf den Regelungen eines Ergebnisabführungsvertrages durch die LHBw zu übernehmen sind.

Beabsichtigt ist nunmehr, den LHBw-Konzern zum nächstmöglichen Termin anzukaufen und nach Ankauf zunächst als Inhousegesellschaft des Bundes zu führen. Dabei wird angestrebt,

dass der Konzern bis zum Vollzug des Ankaufs Mitte des Jahres 2015 und damit noch vor der notariellen Beurkundung des Kaufvertrages entflochten und veräußert wird. Sollte das Drittgeschäft innerhalb eines angemessenen Zeitraums nicht veräußert werden können, wird der Bund dieses selbst liquidieren.

5. Gibt es eine systematische Erfolgskontrolle in der Betriebsphase gem. VV Nr. 2.2 zu § 7 BHO (Zielerreichungskontrolle, Wirkungskontrolle, Wirtschaftlichkeitskontrolle)

Im Vorfeld des im Jahr 2002 abgeschlossenen Kooperationsvertrages und des Leistungsvertrages wurde eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung durchgeführt, deren Ergebnis eine Kooperation als die wirtschaftlichste Alternative auswies. Der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages hatte in seiner 110. Sitzung der 14. Wahlperiode der Gründung der LHBw GmbH mit der Maßgabe zugestimmt, dass das BMVg bis zum III. Quartal 2004 einen Bericht über die erreichten Einsparungen vorlegt (HHA-Drs. 14/3672, Protokoll Nr. 14/110, TOP 47, Seiten 89-96). Der HHA hat diesen Bericht in seiner 68. Sitzung am 26. Januar 2005 zur Kenntnis genommen (HHA-Drs. 15/2029, Protokoll Nr. 15/68, TOP 17, Seiten 53-55); im Vergleich zur Prognose im Wirtschaftlichkeitsnachweis vom 29. Mai 2002 weist er geringere Ausgaben in Höhe von rd. 76,4 Mio. € aus und bestätigt damit die Wirtschaftlichkeit der Kooperation im Betrachtungszeitraum. Die mit dem Wirtschaftlichkeitsvergleich prognostizierten Vorteile der Kooperation setzten sich auch in den Folgejahren weiter fort.

Vor dem Hintergrund einer neuen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für die ursprünglich ab dem 1. August 2014 geplante Anschlusslösung werden keine weiteren Erfolgskontrollen (SOLL-IST Ausgabenvergleiche) in Bezug auf die ursprüngliche Wirtschaftlichkeitsuntersuchung durchgeführt.

6. Wenn nein, ist eine solche systematische Erfolgskontrolle geplant?

Nach der vollständigen Übernahme der Geschäftsanteile der LHBw durch die Bundesrepublik Deutschland ist geplant, angemessene Erfolgskontrollen durchzuführen.

7. Wie stellt sich nach Ihrer Einschätzung die tatsächliche Entwicklung des ÖPP-Projektes im Vergleich zu den Annahmen zum Zeitpunkt der abschließenden WU dar?
- Hätte die tatsächliche Entwicklung die Annahmen und Ergebnisse der abschließenden WU verändert?

Ob die Veränderungen im Verlauf dieses Projektes (vgl. Antwort zu Frage 4) nicht nur die Annahmen, sondern auch das Ergebnis der WU verändert hätten, kann nicht bewertet werden.

- Hätte die tatsächliche Entwicklung auch die Annahmen des PSC verändert?

Der durch den Wegfall der Wehrpflicht sich ergebende Minderbedarf hätte auch die Annahmen des PSC verändert.

8. Stellen sich im Lichte dieser Betrachtungen die Risiken jetzt anders dar als zum Zeitpunkt der abschließenden WU?

- welche Risiken wurden in der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung berücksichtigt?

- sind berücksichtigte Risiken bisher aufgetreten?

- sind unerwartete Risiken bisher aufgetreten?

- würden Sie heute die Risikoverteilung zwischen öffentlichem und privatem Partner anders gestalten?

Als unerwartetes Risiko hat sich das defizitäre Drittgeschäft der Tochtergesellschaft sowie der Enkelgesellschaften der LHBw erwiesen (siehe Ziffer 4).

9. Hat es Abweichungen von den in der abschließenden WU angenommenen Service-/Betriebs-/Qualitäten gegeben?

Nicht bewertbar, da in der WU keine Angaben hierzu gemacht wurden.

10. Wie beurteilen Sie die Flexibilität der vertraglichen Gestaltung im Hinblick auf die langfristige Bindung?

Insbesondere die leistungsvertragliche Flexibilität wird als eher gering bewertet. Für (ggf. auch kleinere) Änderungen, Aktualisierungen oder Anpassungen der Leistung ist ein Änderungsvertrag erforderlich, evtl. mit zahlreichen Änderungen der Anlagen bis hin zu einer vollständigen Neufassung (der Übersichtlichkeit wegen). Im Vorfeld eines derartigen Vertragsschlusses sind in der Regel zeitaufwändige Verhandlungen zu führen.

11. Wurden Instrumente/Regelungen im Vertragswerk berücksichtigt zu

- Vertragsanpassungen (z.B. bei Vertragsstörungen, Leistungsänderungen, Modifikationen, Indexbindung)?

Maßgebliche Instrumente/ Regelungen zur Vertragsanpassung bestehen in Form einer Indexbindung. In Bezug auf die Vergütung ist die Preisanpassung für einzelne Artikel oder Artikelgruppen an besondere Preisindices und Schwellenwerte der Rohstoffpreise für Baumwolle, Leder, Kunststoffgranulate und Erdöl gekoppelt.

Konkrete Regelungen bei Vertragsstörungen wurden nicht aufgenommen. Eine entsprechende Aufnahme war für die ursprünglich angesetzte Verhandlungsrunde im Zuge der Ausübung der Verlängerungsoption vorgesehen. Das Verfahren bei Leistungsänderungen/ Modifikationen wird unter Ziffer 10 behandelt.

- Schlichtung von Meinungsverschiedenheiten?

Im zugrunde liegenden Kooperationsvertrag sichern sich die Parteien die loyale und kooperative Erfüllung der vertraglichen Verpflichtungen zu. Im Falle einer nicht erzielbaren Einigung wäre die Streitigkeit für alle Beteiligten aufgrund einer geschlossenen besonderen Schiedsvereinbarung unter Ausschluss des ordentlichen Rechtsweges zu entscheiden.

Die Unterwerfung unter diese Schiedsvereinbarung lässt jedoch das Recht einer jeder Partei unberührt, einstweiligen Rechtsschutz vor den staatlichen Gerichten zu suchen.

- Qualitätssicherung im Betrieb?

Die vertraglich vereinbarte Qualitätssicherung bedeutet in der praktischen Umsetzung eine kontinuierliche Überprüfung der Aktualität vorhandener Lieferanten-Zertifizierungen seitens des Dienstleisters. Eine klassische „Güteprüfung“ und „Abnahme“ einzelner Waren und Artikel (auch der Rohstoffe und Vorprodukte) findet nicht statt.

- Sonstige Flexibilisierungen?

Nein.

12. Haben diese vertraglichen Regelungen

- bisher zu vertretbaren Ergebnissen geführt?

- bereits Anwendung gefunden?

Im Rahmen einer möglichen Verlängerung des Leistungsvertrages über den 31. Juli 2016 hinaus werden Anpassungen angestrebt, um die notwendige Flexibilität und Qualität zu sichern.

Schlichtungsverfahren wurden bisher nicht durchgeführt.

Die Qualitätssicherung wird von der Bekleidungsgesellschaft durchgeführt.

13. Liegen Ihnen konkrete Informationen zur Zufriedenheit vor in Bezug auf

- Nutzer?

Eine Ermittlung der Nutzerzufriedenheit insgesamt ist nicht erfolgt und auch nicht beabsichtigt. Durchgeführte Umfragen beziehen sich auf einzelne Leistungsaspekte und sind daher nicht repräsentativ.

- Öffentlichkeit?

Eine Sondierung zur Zufriedenheit der Öffentlichkeit zum eigentlichen Geschäftsbetrieb der LHBw (z.B. durch eine Bürgerumfrage) wurde nicht durchgeführt und ist seitens des BMVg auch nicht beabsichtigt.

- Projektbeteiligte?

Zumindest von Seiten der Streitkräfte und der Lieferanten wurden dem BMVg schriftlich Sorgen zur Kenntnis gebracht. Eine Momentaufnahme zum Stichtag 1. Januar 2015 ist hier allerdings nicht repräsentativ, da mittlerweile ein erkennbarer Ausweg aus der wirtschaftlichen Schieflage in Aussicht steht.

14. Wenn nein, wie schätzen Sie die Zufriedenheit ein in Bezug auf

- Nutzer?

- Öffentlichkeit?

- Projektbeteiligte?

Siehe Antwort zu Frage 13.

15. Was würden Sie beim nächsten Mal anders machen?

Nach Ankauf und Entflechtung des LHBw-Konzerns ist geplant, das für die Bundeswehr relevante Kerngeschäft zunächst als sogenannte Inhousegesellschaft fortzuführen. Parallel zur Konsolidierung des Kerngeschäfts wird der Bund die Erfahrungen aus den Öffentlich-Privaten Partnerschaften der Bundeswehr auswerten und eine umfassende Strategie für komplexe Dienstleistungen entwickeln.

16. Sonstige Besonderheiten, Hinweise oder Anmerkungen

Keine.

Anhang 10

Fragebogen ÖPP-Projekte Bund,
hier: Simulatorenausbildung NH90
(Stichtag: 1. Januar 2015 für den Eintritt in die Betriebsphase)

Die Firma HFTS Helicopter Flight Training Services GmbH (HFTS), bei der die Firma RDE gemeinsam mit den Firmen CAE, Airbus und Thales Gesellschafter ist, betreibt an den Standorten Holzdorf (1), Fassberg (1) und Bückeburg (2) insgesamt vier Full Flight Simulatoren NH90. In diesem Betreibermodell stellt die HFTS der Bundeswehr und auch Drittkunden aus NH90-Partnernationen Simulatorstunden zur Verfügung.

Beim Bau der Simulatoren war die RDE im Schwerpunkt für die Hardware, Cockpits und die Projektionsdome verantwortlich.

Die nachstehenden Maßnahmen werden zurzeit an den Simulatoren vorbereitet:

- Upgrade der Helmsymbologie.
- Upgrade des Systems von Initial Operational Capabilities auf Full Operational Capabilities.
- Umzug des Simulators von Holzdorf nach Niederstetten, da aufgrund der Neuausrichtung der Bundeswehr in Holzdorf keine NH90 stationiert werden.

Zeitpunkt des Vertragsabschlusses:	30. Dezember 2004
Laufzeit des Vertrages:	31.Oktober 2022
In der Betriebsphase seit:	1. August 2008
Ende der Betriebsphase:	31. Oktober 2022 (optional 31. Oktober 2027 oder 31. Oktober 2037)
Gesamtprojektkosten:	662 Mio. €
davon Investitionskosten:	entfällt
Jahresvergütung 2015:	51 Mio. €
davon, falls bekannt für Betrieb:	entfällt

Bitte zu den einzelnen Fragen ggf. kurze Erläuterungen anführen

1. Ist das ÖPP-Projekt wie geplant in den Betrieb gegangen?

Ja

2. Haben sich Abweichungen während der Bauphase ergeben (insbesondere für Projekt-Kosten, Projekt-Größe/-Umfang, Bauqualität)?

Nein

3. Haben sich bisher in der Betriebsphase Abweichungen ergeben (insbesondere für Betriebs-Kosten, Umfang und Qualität des Facility Managements)?

Nein

4. Falls sich Abweichungen in der Betriebsphase ergeben haben, sind sie zurückzuführen
- auf auftragsgeberseitige Bedarfsänderungen?
- auf einvernehmliche Vertragsanpassungen seit Vertragsabschluss?
- auf mangelhafte/nicht vertragskonforme Leistungserbringung in der Betriebsphase?
- auf Terminverschiebungen?
- auf Betriebsstörungen?
- auf Gründe außerhalb des Vertragswerkes, wie z.B. gesetzliche Änderungen?
- andere Gründe bitte erläutern

Entfällt

5. Gibt es eine systematische Erfolgskontrolle in der Betriebsphase gem. VV Nr. 2.2 zu § 7 BHO (Zielerreichungskontrolle, Wirkungskontrolle, Wirtschaftlichkeitskontrolle)

Ja

Firma HFTS meldet monatlich die Anzahl der bereitgestellten Simulatorstunden (Zielerreichungskontrolle) und erhält daraufhin eine Abschlagzahlung. Die Abrechnung erfolgt jeweils jährlich.

Im Jahre 2014 wurden 3384 Simulatorstunden durch die Bundeswehr und 1218 Simulatorstunden durch Drittkunden (NH90 Partnernationen) abgenommen.

6. Wenn nein, ist eine solche systematische Erfolgskontrolle geplant?

Entfällt

7. Wie stellt sich nach Ihrer Einschätzung die tatsächliche Entwicklung des ÖPP-Projektes im Vergleich zu den Annahmen zum Zeitpunkt der abschließenden WU dar?

Der tatsächliche Bedarf an Simulatorstunden entspricht nicht dem prognostizierten Bedarf, da der Personalaufwuchs bei den Piloten einen längeren Zeitraum in Anspruch nimmt, als

ursprünglich vom Bedarfsträger angenommen. Dies ist dadurch begründet, dass sich der Zulauf der Hubschrauber gegenüber den Erkenntnissen zum Zeitpunkt der WU erheblich verzögert hat.

- Hätte die tatsächliche Entwicklung die Annahmen und Ergebnisse der abschließenden WU verändert?

Ja. Da die Kosten auf weniger Simulatorstunden umgelegt worden wären, hätten sich sowohl die Annahmen, als auch die Ergebnisse verändert. Bedingt durch die Verzögerungen, insbesondere bei der Einführung der ersten Hubschrauber, waren die Annahmen und damit auch die Ergebnisse der WU hinfällig.

- Hätte die tatsächliche Entwicklung auch die Annahmen des PSC verändert?

Nein

8. Stellen sich im Lichte dieser Betrachtungen die Risiken jetzt anders dar als zum Zeitpunkt der abschließenden WU?

Nein

- welche Risiken wurden in der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung berücksichtigt?

Nichterbringung der Leistung durch AN

- sind berücksichtigte Risiken bisher aufgetreten?

Nein

- sind unerwartete Risiken bisher aufgetreten?

Nein

- würden Sie heute die Risikoverteilung zwischen öffentlichem und privatem Partner anders gestalten?

Nein

9. Hat es Abweichungen von den in der abschließenden WU angenommenen Service-/Betriebs-/Qualitäten gegeben?

Nein

10. Wie beurteilen Sie die Flexibilität der vertraglichen Gestaltung im Hinblick auf die langfristige Bindung?

Durch im Vertrag festgelegte Vorgehensweisen für Modifikationen ist trotz der langfristigen Bindung die Möglichkeit gegeben, auf geänderte Anforderungen zu reagieren.

11. Wurden Instrumente/Regelungen im Vertragswerk berücksichtigt zu

- Vertragsanpassungen (z.B. bei Vertragsstörungen, Leistungsänderungen, Modifikationen, Indexbindung)?

Ja, die Kosten der Simulatorstunde sind an einen Index mit einer Obergrenze gekoppelt. Die Kosten für Modifikationen werden auf die Stundenkosten umgelegt.

- Schlichtung von Meinungsverschiedenheiten?

Hinweis auf gesetzliche Möglichkeiten

- Qualitätssicherung im Betrieb?

Bericht der Bereitstellungsstunden und Kompensation von Ausfällen

- Sonstige Flexibilisierungen?

Möglichkeiten von Drittkundengeschäft mit Vergütung an den Auftraggeber

12. Haben diese vertraglichen Regelungen

- bisher zu vertretbaren Ergebnissen geführt?

Ja

- bereits Anwendung gefunden?

Ja

13. Liegen Ihnen konkrete Informationen zur Zufriedenheit vor in Bezug auf

- Nutzer?

Ja, die Nutzer sind zufrieden. Dieses wird regelmäßig im Rahmen von Sitzungen des „Integrierten Projektteams“ (IPT) abgefragt. Darüber hinaus wird die Zufriedenheit der Nutzer insbesondere im Zusammenhang mit der Durchführung von Änderungsprojekten abgefragt.

- Öffentlichkeit?

Keine Informationen vorhanden

- Projektbeteiligte?

Ja, die Projektbeteiligten sind zufrieden.

14. Wenn nein, wie schätzen Sie die Zufriedenheit ein in Bezug auf

- Nutzer?

Entfällt

- Öffentlichkeit?

Nicht beurteilbar

- Projektbeteiligte?

Entfällt

15. Was würden Sie beim nächsten Mal anders machen?

Keine Änderung. Das Projekt läuft zur allgemeinen Zufriedenheit, Projektrisiken trägt die Firma HFTS.

16. Sonstige Besonderheiten, Hinweise oder Anmerkungen

Keine

Anhang 11

Fragebogen ÖPP-Projekte Bund,
hier: IT-Projekt HERKULES
(Stichtag: 1. Januar 2015 für den Eintritt in die Betriebsphase)

Gegenstand des IT-Projektes HERKULES ist die Modernisierung und der sichere Betrieb der Informations- und Kommunikationstechnik der Bundeswehr im Inland im Rahmen einer Öffentlich-Privaten-Partnerschaft (ÖPP). Hierzu gehören die IT-Ausstattungen und lokalen IT-Netze in allen Inlandsdienststellen der Bundeswehr, das Kommunikations- und Datennetz der Bundeswehr in Deutschland, die Rechenzentren der Bundeswehr und die dort laufenden IT-Verfahren/-Anwendungen, einschließlich der Einführung der betriebswirtschaftlichen Standardsoftware SAP für fast alle administrativen und logistischen Aufgabenbereiche. Des weiteren gehören dazu der Aufbau und der Betrieb eines zentralen User-Help-Desks, eines Auskunfts- und Vermittlungsdienstes sowie zentraler Dienste wie E-Mail, Intra- und Internet, Public-Key-Infrastructure und militärische Nutzerkommunikation, die den früheren Fernschreibdienst ersetzt hat. Nicht zum IT-Projekt HERKULES gehören z.B.

- IT-Systeme mit sehr spezifischen Anforderungen, z.B. für den Einsatz, das militärische Nachrichtenwesen oder wehrwissenschaftliche Zwecke
- IT-Unterstützung für Telearbeitsplätze
- IT in Auslandsdienststellen
- Hörsaalausstattungen.

Der Hauptvertrag HERKULES wurde am 28. Dezember 2006 mit den Unternehmen IBM Deutschland GmbH (IBM) und Siemens Business Service GmbH & Co. OHG (SBS) geschlossen. Gleichzeitig wurde eine gemeinsame Gesellschaft, die BWI Informationstechnik GmbH (**BWI IT GmbH**), gegründet. Der Bund hält 49,9% der Geschäftsanteile der BWI IT, SBS 50,05% und IBM 0,05%. Die BWI IT GmbH ist gegenüber der Bundeswehr gesamtverantwortlicher Leistungserbringer. Des Weiteren gründete die SBS die **BWI Services GmbH** und die IBM die **BWI Systeme GmbH**, die Subunternehmerleistungen für die BWI IT GmbH erbringen und an denen der Bund nicht beteiligt ist. Diese drei Gesellschaften bilden den sogenannten **BWI Leistungsverbund (BWI LV)**.
Die von der SBS gehaltenen Geschäftsanteile an den Gesellschaften des BWI LV wurden zwischenzeitlich von der Siemens AG übernommen.

Bei dem IT-Projekt HERKULES sind im Wesentlichen komplexe Dienstleistungen im IT-System der Bundeswehr zur Planung, Realisierung und zum Betrieb zu erbringen. In geringem Umfang wurden im Bereich der IT-Netze auch Bauleistungen durchgeführt. **Damit handelt es sich nicht um ein klassisches Bauprojekt mit Bau- und Betriebsphase**.

Über die Vertragslaufzeit von zehn Jahren ist ein phasenweises Vorgehen im IT-Projekt HERKULES vereinbart. In der Migrationsphase hatte die BWI IT GmbH den bisher durch die Bundeswehr wahrgenommen IT-Betrieb übernommen. In der sich anschließenden Integrationsphase hat die BWI IT GmbH den laufenden IT-Betrieb fortgeführt-, sukzessive die IuK Ausstattung ersterneuert und in einen konsolidierten, zentralisierten und standardisierten Zielbetrieb überführt. In der Zielbetriebsphase führt die BWI IT GmbH den Betrieb unter fortlaufender Optimierung und unter Einhaltung von definierten Service Level Agreements bis Vertragsende fort.
Bei der Beantwortung der nachfolgenden Fragen wird folgendes Verständnis zugrunde gelegt:
- Die „Bauphase“ entspricht der Integrationsphase des IT-Projektes HERKULES.
- Zur „Betriebsphase“ gehören alle oben genannten Phasen des IT-Projektes HERKULES.

Zeitpunkt des Vertragsabschlusses:	28. Dezember 2006
Laufzeit des Vertrages:	10 Jahre
In der Betriebsphase seit:	28. Juni 2012
Ende der Betriebsphase:	27. Dezember 2016
Gesamtprojektkosten:	7,13 Mrd. € (Brutto; Vertragswert)
davon Investitionskosten:	entfällt
Jahresvergütung 2015:	0,648 Mrd. €
davon, falls bekannt für Betrieb	0,648 Mrd. €

Bitte zu den einzelnen Fragen ggf. kurze Erläuterungen anführen

1. Ist das ÖPP-Projekt wie geplant in den Betrieb gegangen?

Der Vertrag HERKULES wurde am 28. Dezember 2006 geschlossen und der bestehende IST-Betrieb der Bundeswehr durch die BWI IT GmbH vertragsgemäß übernommen.

2. Haben sich Abweichungen während der Bauphase ergeben (insbesondere für Projekt-Kosten, Projekt-Größe/-Umfang, Bauqualität)?

Bedingt durch die lange Laufzeit des Hauptvertrages HERKULES in Verbindung mit den kurzen Innovationszyklen in der IT ergeben und ergaben sich Anpassungsnotwendigkeiten. Der Hauptvertrag (HV) HERKULES sieht hierfür Regelungen vor, die es ermöglichen, flexibel auf sich ändernde Bedingungen zu reagieren, ohne den rechtlichen Rahmen zu verlassen oder die wirtschaftlichen Grundlagen zu gefährden.

Einzige Ausnahme bildeten hierbei die Ertüchtigung der IT-Netze in den Liegenschaften der Bundeswehr, die nicht im Rahmen des dafür eingeplanten Finanzrahmens erneuert werden konnten. Der durch strikte Begrenzung auf das Notwendige reduzierte Mehraufwand wurde je zur Hälfte aus dem Konjunkturprogramm II und aus dem Infrastrukturhaushalt des Einzelplans 14 finanziert und die betreffenden Leistungen über separate Verträge vereinbart.

Bei der Überführung des IST- in den Zielbetrieb im Rahmen der Integrationsphase ergab sich insgesamt eine Verzögerung von 18 Monaten.

3. Haben sich bisher in der Betriebsphase Abweichungen ergeben (insbesondere für Betriebs-Kosten, Umfang und Qualität des Facility Managements)?

Maßstab für die ordnungsgemäße Leistungserfüllung der Gesellschaften des BWI Leistungsverbundes in der Zielbetriebsphase bilden die vertraglich vereinbarten Service Level. Abweichungen hinsichtlich der Erreichung der Service Level bestehen im Wesentlichen nicht und werden bei Service Level Verstößen über ein Vertragsstrafen bewehrtes Pönale-System sanktioniert. Für Leistungsanpassungen in der Betriebsphase verweise ich auf die Ausführungen zu Ziffer 2.

4. Falls sich Abweichungen in der Betriebsphase ergeben haben, sind sie zurückzuführen
- auf auftragsgeberseitige Bedarfsänderungen?
- auf einvernehmliche Vertragsanpassungen seit Vertragsabschluss?
- auf mangelhafte/nicht vertragskonforme Leistungserbringung in der Betriebsphase?
- auf Terminverschiebungen?
- auf Betriebsstörungen?
- auf Gründe außerhalb des Vertragswerkes, wie z.B. gesetzliche Änderungen?

Es wurden vertraglich vereinbarte Leistungen angepasst (Siehe Ausführungen zu Frage 2, 3)
Diese wurden mit den Gesellschaften des BWI Leistungsverbundes vertraglich vereinbart.
Leistungsstörungen sind in vereinzelten vertraglich vereinbarten Service Level Agreements aufgetreten, die mit Vertragsstrafen sanktioniert wurden.
Wenige Restmaßnahmen im Rahmen der Einnahme der Zielbetriebsphase wurden noch nicht beendet.
Abweichungen durch gesetzliche Änderungen hat es nicht gegeben.

5. Gibt es eine systematische Erfolgskontrolle in der Betriebsphase gem. VV Nr. 2.2 zu § 7 BHO (Zielerreichungskontrolle, Wirkungskontrolle, Wirtschaftlichkeitskontrolle)?

Der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages (HHA) hat mit Beschluss vom 20. Februar 2008 das Bundesministerium der Verteidigung aufgefordert, ihm jährlich jeweils zum 31. März – erstmals zum 31. März 2009 – einen Bericht über die Umsetzung und Weiterentwicklung des Konzeptes über die Kriterien und die begleitende Evaluierung des IT-Projektes HERKULES sowie über die Ergebnisse dieser Evaluation der Zielerreichung und der Wirtschaftlichkeit (Begleitende Erfolgskontrolle) vorzulegen.
Eine Überprüfung der Zielerreichung-und Wirtschaftlichkeit im IT-Projekt HERKULES durch den Bundesrechnungshof fand im Zeitraum September 2009 bis Februar 2010 statt.

6. **Wenn nein, ist eine solche systematische Erfolgskontrolle geplant?**

Entfällt.

7. Wie stellt sich nach Ihrer Einschätzung die tatsächliche Entwicklung des ÖPP-Projektes im Vergleich zu den Annahmen zum Zeitpunkt der abschließenden WU dar?
- Hätte die tatsächliche Entwicklung die Annahmen und Ergebnisse der abschließenden WU verändert?
- Hätte die tatsächliche Entwicklung auch die Annahmen des PSC verändert?

Die ursprüngliche Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (WU) zum IT-Projekt HERKULES vom 27. uli 2006 umfasste neben einer kapitalwertbasierten Ausgaben-/Einnahmen-Betrachtung auch eine Nutzwertanalyse sowie eine Risikobewertung (Kapitalwert/Nutzen Relation).
In der tatsächlichen Entwicklung hat sich gegenüber der ursprünglichen WU in den begleitenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen der Vorsprung der Kapitalwert-Nutzen-Relation bei der Kooperationslösung im Vergleich zum Behördenmodell verringert.
Um aussagekräftige Vergleichszahlen zu erhalten, ist 2011 die Kapitalwert/Nutzen Relation für das Behördenmodell einmalig unter Beachtung der geänderten Annahmen und der Erkenntnissen aus der Integrationsphase fortgeschrieben worden.
Die Kooperationslösung stellt sich nach der aktuellen Bewertung der Kapitalwert-Nutzen-Relation auch zum Ende des achten Vertragsjahres immer noch als die wirtschaftlichere Lösung dar.

8. Stellen sich im Lichte dieser Betrachtungen die Risiken jetzt anders dar als zum Zeitpunkt der abschließenden WU?
- welche Risiken wurden in der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung berücksichtigt?
- sind berücksichtigte Risiken bisher aufgetreten?
- sind unerwartete Risiken bisher aufgetreten?
- würden Sie heute die Risikoverteilung zwischen öffentlichem und privatem Partner anders gestalten?

Im Rahmen der WU zum IT-Projekt HERKULES vom 27. Juli 2006 wurden 5 Risiken in der Kooperationslösung identifiziert, die im Bereich der Bundeswehr zu betrachten sind.
Diese bestanden aus der Schlechtleistung in Einzelfällen, negative Auswirkungen von Verzögerungen bei den IT-Projekten NuKomBw und /oder SASPF auf andere Leistungsbereiche, Probleme bei der Verlagerung von Aufgaben von Drittunternehmen auf die IT-Gesellschaft (des heutigen BWI LV), Nichterfüllung der Personalgestellung im vorgesehenen Umfang und ungünstige Tarife im Bereich Mobilfunk.
Das Risiko der nicht vertragsgemäßen Erfüllung von Leistungsverpflichtungen in Einzelfällen (siehe hierzu auch Ausführungen zu Ziffer 11 und 12) ist eingetreten. Mit heutiger Betrachtung hat sich die Prognose der hohen Eintrittswahrscheinlichkeit, als auch der geringen Auswirkung auf den Hauptvertrag HERKULES bei diesem Risiko bestätigt.
Neue Risiken im Projektverlauf auf Bundeswehr-und BWI IT GmbH Seite wurden/werden im Rahmen eines eingerichteten Risikomanagements systematisch erfasst und einem Berichtswesen der jeweiligen Entscheidungsträger unterworfen. Die bisher identifizierten zusätzlichen Risiken betreffen vorrangig Einzelleistungen der vertraglich vereinbarten Leistungen, welche nur geringe Auswirkungen auf den Hauptvertrag HERKULES haben.
Aufgrund dieser bisherigen Erfahrungen erscheint die in 2006 vertraglich vereinbarte Risikoverteilung zwischen Bundeswehr und privatem Partner zweckmäßig.

9. Hat es Abweichungen von den in der abschließenden WU angenommenen Service-/Betriebs-/Qualitäten gegeben?

Es hat zeitliche Verzögerungen und vertragliche Leistungsanpassungen der vereinbarten Ziele gegeben. Diese werden in der regelmäßigen Analyse der Nutzwerte berücksichtigt.

10. Wie beurteilen Sie die Flexibilität der vertraglichen Gestaltung im Hinblick auf die langfristige Bindung?

Durch das bereits unter der Ziffer 2 erläuterten vertraglich vereinbarten Verfahren zur Leistungssteuerung und zum Vertragsmanagement war und ist es jederzeit möglich, auf sich ändernde Anforderungen flexibel zu reagieren.

11. Wurden Instrumente/Regelungen im Vertragswerk berücksichtigt zu
- Vertragsanpassungen (z.B. bei Vertragsstörungen, Leistungsänderungen, Modifikationen, Indexbindung)?
- Schlichtung von Meinungsverschiedenheiten?
- Qualitätssicherung im Betrieb?
- Sonstige Flexibilisierungen?

Bei Vertragsstörungen (z.B. Nichteinhaltung von Service Level Vereinbarungen) besteht neben dem Nacherfüllungsanspruch - sofern noch möglich - in zahlreichen Fällen ein Vertragsstrafenanspruch des Auftraggebers. Das Verfahren zur Umsetzung von Leistungsänderungen ist im Hauptvertrag HERKULES geregelt.

Vertragsgemäß ist im IT-Projekt HERKULES ein Konfliktmanagement mit dem Ziel etabliert, eine gütliche Einigung bei Auseinandersetzungen zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer herbeizuführen. Dies sieht bei Meinungsverschiedenheiten mehrere Eskalationsebenen auf Ämter- und ministerieller Ebene vor.
Sollte auf oberster Ebene keine gütliche Einigung zustande kommen, kann von beiden Seiten die Schlichtung nach der Schlichtungsordnung der Deutschen Institution für Schiedsgerichtsbarkeit e.V. (DIS) eingeleitet werden.

Vertragsgemäß ist auch ein Qualitätsmanagement auf Auftraggeber und Auftragnehmer -Seite etabliert. Die BWI IT GmbH ist zudem noch DIN ISO EN 9001 zertifiziert.

12. Haben diese vertraglichen Regelungen
- bisher zu vertretbaren Ergebnissen geführt?
- bereits Anwendung gefunden?

Für Vertragsstörungen wurden bisher rund 300.000 € fällig. Im Zuge der Leistungsänderungen sind mit den Gesellschaften des BWI Leistungsverbundes bisher 37 vertragliche Änderungsvereinbarungen getroffen worden.
Im Rahmen des Konfliktmanagements konnten bisher aufgetretene unterschiedliche Auffassungen bezüglich der geschuldeten Leistungen stets gütlich beigelegt werden. Daher war ein Schlichtungsverfahren nicht notwendig.

13. Liegen Ihnen konkrete Informationen zur Zufriedenheit vor in Bezug auf
- Nutzer?
- Öffentlichkeit?
- Projektbeteiligte?

Gemäß Auftrag des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages [1] führt das BMVg seit 2009 jährlich eine „Evaluierung über die Zufriedenheit der Endnutzer der Leistungen der BWI Informationstechnik GmbH“ durch. Die Ergebnisse werden dem Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages im Rahmen der Begleitenden Erfolgskontrolle berichtet.
Anknüpfend an die überwiegend positiven Bewertungen der Vorjahre ist für 2014 eine weitere Verbesserung der Nutzerzufriedenheit in den vielen Bereichen festzustellen. Optimierungs- und Verbesserungspotential wurde analysiert und in Einzelmaßnahmen umgesetzt.
Alle „Endnutzer“ HERKULES werden über vielfältige Medien (u.a. Publikationen im INTRANET der Bundeswehr, INTERNET Blog BWI IT etc.) im Rahmen einer Kommunikationskampagne regelmäßig über laufende Maßnahmen im IT-Projekt HERKULES informiert.

Das IT-Projekt HERKULES erbringt keine IT-Dienstleistungen, die der Öffentlichkeit zugänglich sind. Unabhängig hiervon wurde 2011 und 2014 der Bundeswehr und der BWI IT GmbH der Innovationspreis PPP durch eine unabhängige Expertenjury des Bundesverbandes PPP und des Behörden Spiegel vergeben. Hiermit wird eine besondere öffentliche Wertschätzung zu den bisher erreichten Zielen im IT-Projekt HERKULES zum Ausdruck gebracht.

Daten zur Zufriedenheit der Projektbeteiligten liegen nicht vor.

[1] HHA-Drs. 16(8)5977 (=BMF-Vorlage Nr. 106/09 VS-NfD vom 26. Mai 2009), Protokoll Nr. 16/104, dort TOP 14, Seite 28

14. Wenn nein, wie schätzen Sie die Zufriedenheit ein in Bezug auf
- Nutzer?
- Öffentlichkeit?
- Projektbeteiligte?

Es liegen keine Erkenntnisse über eine allgemeine Unzufriedenheit der Projektbeteiligten des IT-Projektes HERKULES vor.

15. Was würden Sie beim nächsten Mal anders machen?

Ich gehe bei der Beantwortung dieser Frage davon aus, dass hier eine Bewertung der ÖPP-Lösung HERKULES erwartet wird. Demgegenüber plant das BMVg derzeit die HERKULES Folgelösung als Inhouse-Gesellschaft aus, auf die die nachfolgend aufgeführten Lessons Learned nur bedingt übertragbar sind.

Die privaten Partner der ÖPP waren im IT-Projekt HERKULES bei der Transformation der behördlichen in privatwirtschaftliche Strukturen von entscheidender Bedeutung. Sie haben ihr Know-how und entsprechend erfahrenes Personal in die Gesellschaften eingebracht. So war es möglich, Prozesse und Strukturen in kurzer Zeit innovativ und zukunftsorientiert zu gestalten. Die privaten Partner waren während dieses Übergangs Garant für die Leistungsfähigkeit der BWI-Gesellschaften.

Neben vielen Vorteilen wurden im Rahmen des IT-Projektes HERKULES auch Nachteile einer ÖPP identifiziert. So ist der Vergabeprozess zur Einbindung eines privaten Partners ressourcen- und zeitaufwendig und mit Risiken behaftet. Der Leistungsgegenstand ist für die Dauer des Vertrages detailliert und abschließend zu beschreiben. Nach Vertragsschluss erlaubt das Vergaberecht nur noch in geringem Umfang, Leistungen an sich ändernde Bedarfe der Bundeswehr oder an technische Weiterentwicklungen anzupassen. Vergaberechtlich zulässige Änderungen sind dann aber mit den privaten Partnern zu verhandeln. Dies kostet Zeit und bindet Personal auf beiden Seiten. Aufgrund des steten und schnellen technischen Fortschritts auf dem Gebiet der IT ist es besonders schwierig, Leistungen über einen längeren Zeitraum festzuschreiben.

16. Sonstige Besonderheiten, Hinweise oder Anmerkungen?

Die mit dem ÖPP HERKULES verbundene strategische Zielsetzung ist heute im Wesentlichen erreicht:

- Bis auf wenige Restmaßnahmen sind die vertraglich vereinbarten Maßnahmen zur Konsolidierung und Modernisierung des IT-Systems der Bundeswehr abgeschlossen.
- Die BWI betreibt, managt und überwacht das gesamte von ihr für die Bundeswehr betriebene IT-System von zentraler Stelle aus.
- Es besteht Klarheit über Art und Umfang der genutzten Hard- und Software und bezüglich des Wertes des Anlagenvermögens.
- Die Vielfalt der in den Dienststellen genutzten unterschiedlichen Softwareprodukte wurde von rd. 6.000 auf unter 250 reduziert.
- Die Qualität der Leistungserbringung wird flächendeckend über vereinbarte und überwachte Service-Level sichergestellt, an die auch Vertragsstrafen geknüpft sind.
- Ein leistungsfähiges und einheitliches Kommunikations- und Datennetz verbindet die Dienststellen der Bundeswehr.
- Die Rechenzentren sind an drei Standorten konsolidiert und technisch auf einen aktuellen Stand gebracht.
- Mehr als 2.000 Bundeswehrangehörige, darunter mehr als 700 Soldaten, konnten für andere Aufgaben freigesetzt werden.
- Der BWI sind heute noch 975 Mitarbeiter der Bundeswehr gestellt, zusätzlich haben 386 (Stand: 31. Dezember 2014) weitere Mitarbeiter ihr Arbeitsverhältnis zur Bundeswehr gelöst und sind ganz zur BWI gewechselt.
- Die betriebswirtschaftliche Standardsoftware SAP ist flächendeckend an rund 55.000 Arbeitsplätzen der Bundeswehr eingeführt – auch in den Einsatzgebieten.
- Ein bundeswehrweit erreichbarer User Help Desk steht 24 Stunden an 7 Tagen die Woche zur Verfügung.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333